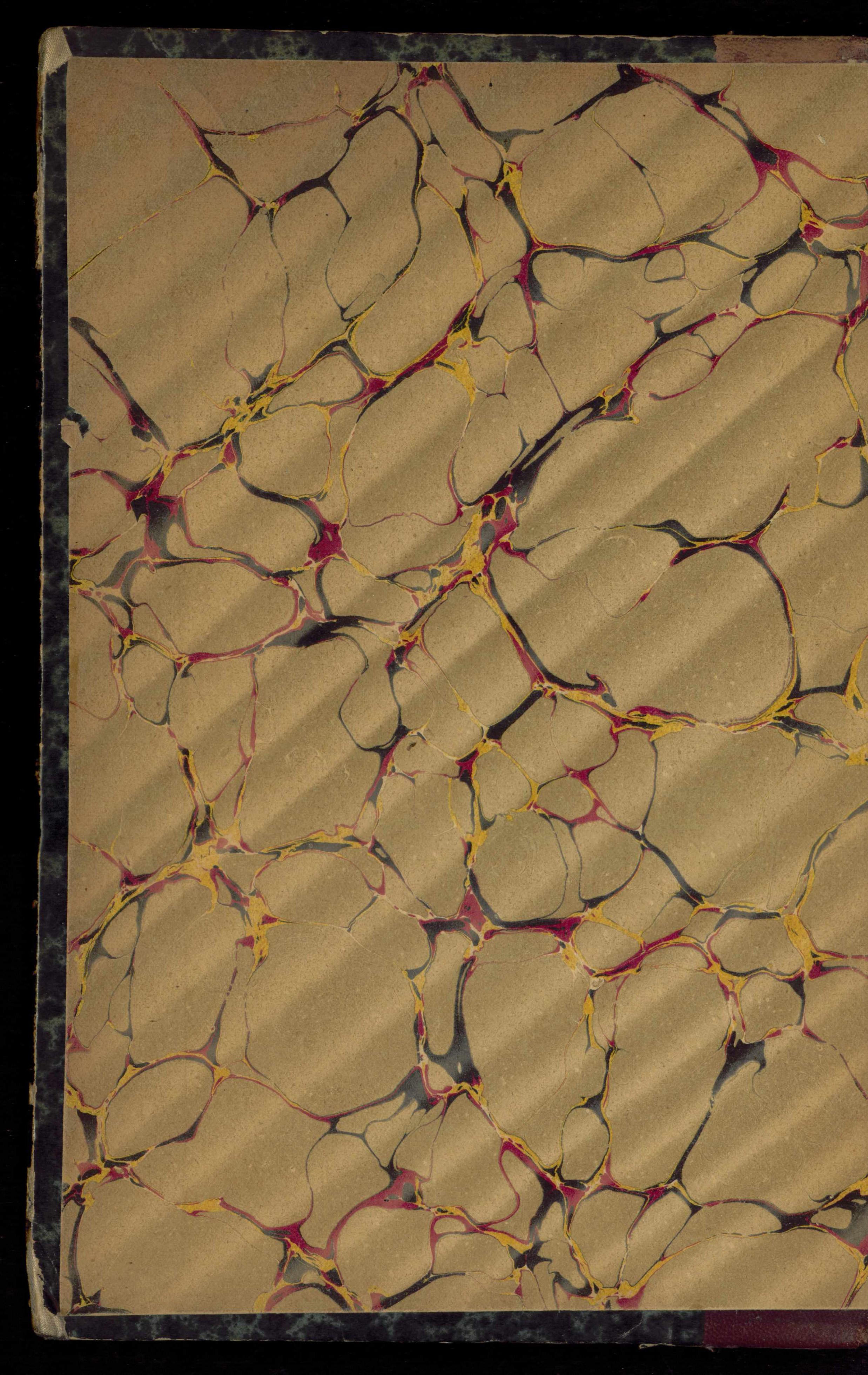
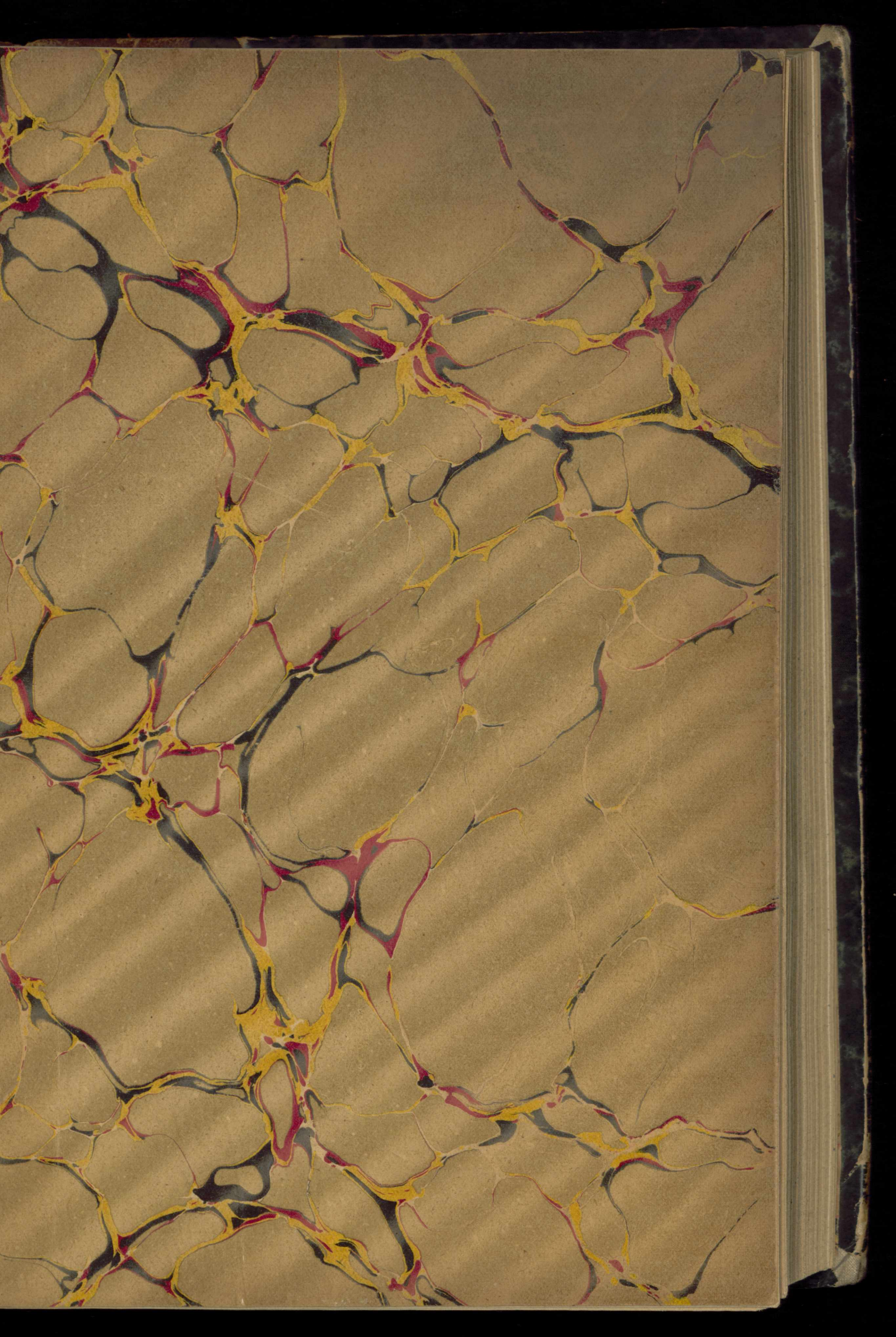

G
1.164
Sup
R.-E. PEARY
PLUS PRÈS
DU PÔLE
GG
FLAMMARION VAIL







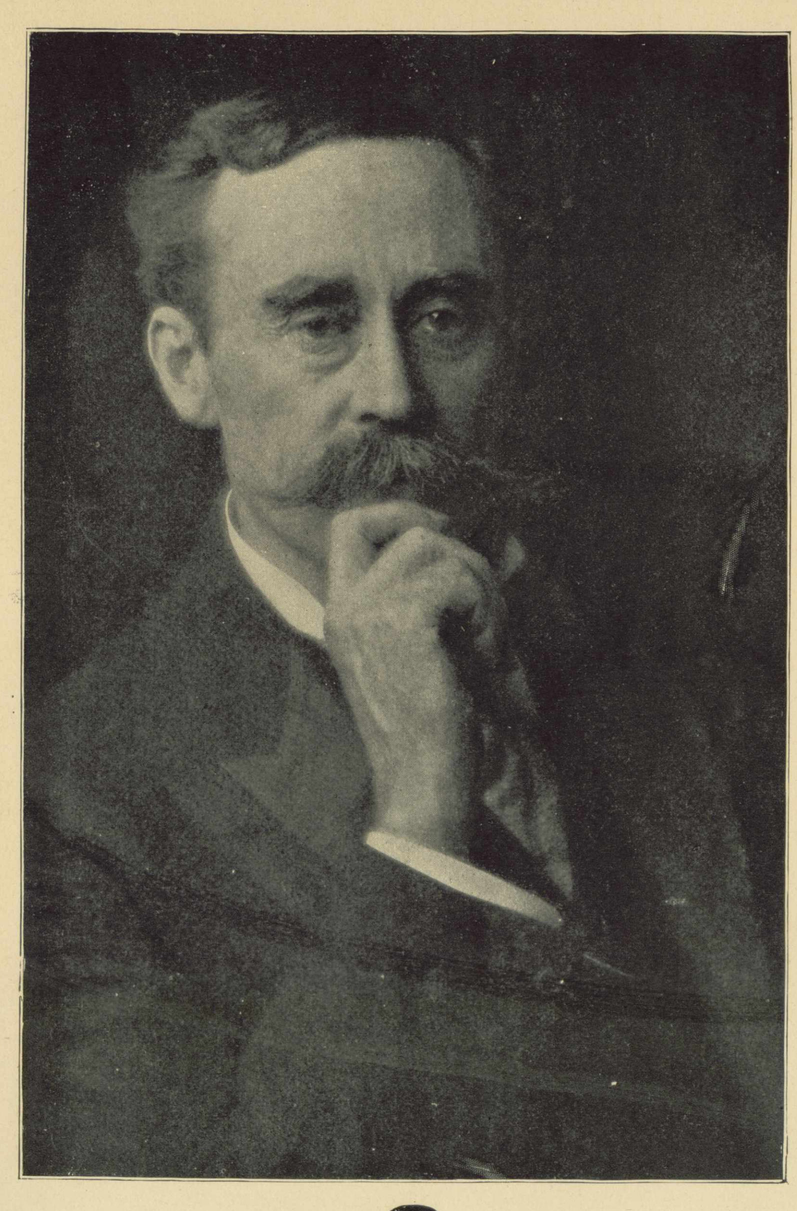


G. 8° Sup. 1164

PLUS PRÈS

DU POLE

68 869



Pl. 1, Frontispice.

R.-E. PEARY

Commandant de la Marine de Guerre des États-Unis

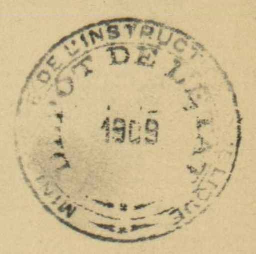
PLUS PRÈS

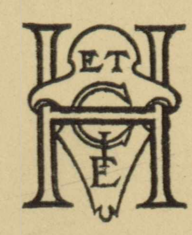
DU POLE

OUVRAGE ILLUSTRÉ

DE 28 GRAVURES TIRÉES HORS TEXTE

et d'une Carte.







LIBRAIRIE HACHETTE ET C[ie]

79, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, PARIS

1909



DÉDICACE

A celle qui toujours m'inspira et me soutint dans mes travaux et qui en partagea si souvent les fatigues.

❀ ❀ ❀

PRÉFACE

DISCOURS DU PRÉSIDENT ROOSEVELT

AU BANQUET ANNUEL DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE GÉOGRAPHIE, A L'OCCASION DE LA REMISE AU COMMANDANT ROBERT E. PEARY DE LA MÉDAILLE HUBBARD, LE 15 DÉCEMBRE 1906.

MESSIEURS,

JE *m'estime fort heureux d'avoir été invité à venir ici ce soir afin de présenter, au nom de votre illustre Société, un tribut d'honneur à un Américain qui, entre tous, a bien mérité de la patrie.*

Les conditions ordinaires de la vie sont devenues tellement faciles chez les peuples civilisés, que ce que l'on peut appeler les vertus viriles ont une fâcheuse tendance à s'atrophier. Aussi éprouve-t-on une vive satisfaction à rendre hommage à un homme qui, par ses exploits, a su prouver que chez certains membres de notre race il ne s'est produit aucune perte de ces vertus.

Je me suis servi du mot de vertu. Il est bon de se rappeler, à ce propos, qu'à l'origine ce terme signifiait par lui-même courage et hardiesse. Quand les Romains parlaient de vertu, ils entendaient l'ensemble de ces qualités que nous dénommons viriles.

Certes, je suis un fervent apôtre de la paix; j'honore tous les bienfaits qui en découlent; mais il m'a toujours semblé que le prix en est infiniment plus élevé, quand ils ont été mérités et acquis par cette noble vertu du courage et de la hardiesse. C'est pourquoi je suis profondément convaincu que dans un siècle qui se distingue essentiellement — c'est là son premier titre de gloire — par des qualités plus douces et plus humaines, il ne faut pas oublier qu'en dernière analyse, la seule base solide sur laquelle puisse s'appuyer un caractère national qui aspire à de grandes choses est constituée, avant tout, par les vertus combatives. Or, ces vertus combatives, Messieurs, peuvent s'exercer aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre.

Elles jouent un rôle dans les œuvres de la philanthropie; dans les œuvres de la science; et par-dessus tout dans l'œuvre de l'explorateur, qui

affronte journellement et qui sait vaincre par son indomptable énergie des périls et des obstacles que ne connaissent point les hommes de guerre. Dans une armée il n'y a jamais, après tout, que le chef suprême qui se sente véritablement isolé. Tous les autres, depuis les généraux de division ou de brigade jusqu'au dernier fantassin, sont encouragés et soutenus par le sentiment de camaraderie et de solidarité.

Vous, Commandant, à qui tous ici tiennent à témoigner leur admiration, vous qui, pendant des mois, pendant des années, avez affronté d'innombrables dangers et surmonté des difficultés inouïes, vous avez porté seul sur vos épaules toute la responsabilité de vos actes, sachant que la moindre défaillance, la plus petite erreur devaient nécessairement entraîner votre perte et celle de vos intrépides compagnons; ainsi il vous a fallu déployer toutes les qualités de chef d'armée moderne auquel incombe une tâche écrasante; il vous a fallu faire preuve d'autres qualités encore... Vous avez accompli un exploit qui remplit d'admiration l'humanité entière, une œuvre qui vous honore et, avec vous, le pays qui vous a vu naître.

Au nom de tous ceux que vous voyez réunis autour de cette table, au nom de tous vos millions de compatriotes, je me fais un plaisir, Commandant, de vous remettre la médaille Hubbard et de saluer votre retour parmi nous après le périlleux voyage que vous avez si noblement accompli.

RÉPONSE DU COMMANDANT PEARY

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

AU *nom du « Club Arctique Peary » et de son président, M. Morris K. Jesup, je tiens à vous dire combien nous sommes touchés du grand honneur que nous a fait la Société Nationale de Géographie par l'attribution de cette médaille d'or, d'autant plus précieuse à nos yeux que nous la recevons de vos mains.*

L'intérêt que vous n'avez cessé de nous témoigner, Monsieur le Président, l'autorisation que vous avez bien voulu nous accorder de donner votre nom au navire du Club, ce nom même de Roosevelt, ont été pour nous le plus puissant des talismans.

Si j'avais pu là-bas, dans les plaines de glace, prévoir l'honneur que vous nous faites ce soir, c'eût été pour moi, en maintes occasions, un précieux encouragement; mais j'ajoute franchement que mes efforts n'en auraient pas été plus grands; ce serait prétendre à l'impossible.

Le véritable explorateur agit non pas en vue des honneurs ou des récompenses, mais parce que le geste qu'il se propose d'accomplir fait partie de son être; qu'il ne peut pas ne point l'accomplir. Peu lui pèsent les privations, les dangers, les obstacles, pourvu qu'ils ne l'empêchent pas d'atteindre son but.

La solution complète et définitive du mystère polaire a, depuis plus de trois siècles, exercé un attrait irrésistible sur les premiers esprits des nations les plus vigoureuses et les plus éclairées. Aujourd'hui encore cette question fait battre le cœur de tous ceux qui ont du sang dans les veines, et, pour ma part, je suis convaincu que c'est la chose à faire pour l'honneur et la gloire de notre pays, la chose que je suis appelé à faire, la chose qu'il faut absolument que je fasse.

Les résultats obtenus par la dernière expédition

organisée par le « Club Arctique Peary » ont été d'augmenter de cinquante pour cent les chances d'atteindre le Pôle Nord; de démontrer cette vérité que l'homme et le chien des Esquimaux sont les deux seuls organismes capables de faire face aux nombreuses et diverses éventualités d'une expédition arctique; enfin de prouver que la route préconisée par les Américains, ainsi que les méthodes et l'équipement, amenés par eux depuis une quinzaine d'années à un si haut degré de perfectionnement, sont les seuls qui offrent un moyen vraiment pratique d'atteindre au but rêvé.

Si, l'hiver dernier, j'avais trouvé une saison normale dans le bassin polaire au lieu de la saison tout particulièrement ouverte que nous avons eue dans tout l'hémisphère septentrional, nul doute que le succès n'eût couronné mes efforts. Si j'avais même pu, avant de quitter la terme ferme, connaître, comme je les connais maintenant, les conditions qui régnaient dans le nord, j'aurais pu modifier mon itinéraire et la disposition de mes traîneaux de manière à me permettre d'atteindre le Pôle malgré la saison ouverte.

Une nouvelle expédition, en suivant la route

que j'ai tracée et en profitant de mon expérience, pourra non seulement atteindre le Pôle, mais encore combler les principales lacunes qui subsistent aujourd'hui dans notre connaissance des régions arctiques. Elle pourra, notamment, exécuter une série de sondages profonds dans l'Océan Polaire central, et fixer la configuration de la partie inconnue de la côte nord-est du Groenland, depuis le cap Morris Jesup jusqu'au cap Bismarck. C'est là un travail qui peut très bien s'accomplir en une seule saison.

Quant à ceux qui pensent qu'il n'y a pas grand intérêt à atteindre le point mathématique où vient aboutir vers le nord l'axe de notre globe[1]*, je leur dirai que, si un Américain était le premier d'entre tous les hommes à planter son drapeau sur ce point tant convoité, il n'existe pas un seul citoyen de la libre Amérique, ni aux États-Unis ni à l'étranger, qui ne se sentirait, de ce fait, un peu grandi, un peu plus fier d'être Américain. Qui donc osera nier que ce surcroît d'orgueil, de fierté patriotique, que trouveraient là tous ces millions de nos com-*

1. Dans l'exposé de son projet de voyage, devant la Société de Géographie de Christiania en 1891, l'explorateur norvégien Nansen déclarait qu'il se proposait non pas d'atteindre le Pôle, mais d'étudier, au point de vue scientifique, les régions inconnues du bassin polaire.

patriotes, ne vaille à lui seul dix fois plus qu'il n'en coûterait pour atteindre le Pôle?

Pendant plus de quatre siècles, Monsieur le Président, le monde a rêvé la réunion de l'Atlantique et de l'Océan Pacifique. Vous avez planté le drapeau des États-Unis à Panama et assuré la réalisation prochaine de ce rêve.

Depuis plus de trois siècles, le monde souhaite de voir dévoiler le mystère du bassin polaire. A l'heure actuelle, c'est le drapeau étoilé qui flotte le plus près du but rêvé. Il nous appelle à lui, il nous montre le chemin à suivre. Et, avec la grâce de Dieu, j'espère qu'avant l'expiration de votre Présidence, ce beau drapeau sera enfin planté sur le Pôle lui-même.

Entre ces deux grandes bornes mondiales, le Canal de Panama et le Pôle Nord, s'étend le patrimoine, le domaine prodigieux de cet irrésistible géant aux destinées duquel vous présidez aujourd'hui — j'ai nommé notre chère patrie — les États-Unis d'Amérique.



AVANT-PROPOS

New-York, 30 mars 1907.

A l'une de ses dernières séances, le « Club Arctique Peary » a résolu à l'unanimité de faire mettre le navire « Roosevelt » en cale sèche, de le faire radouber et de le mettre ensuite à la disposition du commandant Peary pour la tentative finale que compte faire celui-ci en vue d'atteindre le Pôle Nord.

C'est dans la ferme croyance au succès de l'expédition que le « Club Arctique » a pris cette décision. Il a toute confiance en la valeur et l'intrépidité du commandant et partage l'orgueil que ne peut manquer d'éprouver le peuple américain à l'idée de voir planter le drapeau étoilé sur le Pôle.

Le Club fait appel à la générosité de tous ceux qui, dans le passé, lui ont envoyé leurs souscriptions, ainsi qu'à l'appui et à la bonne volonté de

quiconque s'intéresse à cette patriotique entreprise. Les frais de cette expédition définitive s'élèveront, d'après les prévisions actuelles, à 100000 dollars.

MORRIS K. JESUP, *Président.*

New-York, 30 mars 1907.

En *considération du fait annoncé dans la lettre ci-dessus de M. Jesup, à savoir que le « Club Arctique Peary » compte lancer prochainement une nouvelle expédition vers le Pôle, j'espère que mes lecteurs voudront bien excuser les défauts qu'ils trouveront dans ce volume.*

Depuis l'instant de son retour, l'auteur n'a cessé de se voir interrompu de mille et une manières dans ses travaux. On comprendra qu'il ait été difficile pour lui, impossible même par moments, de veiller simultanément aux préparatifs de sa prochaine campagne, et de donner au récit du voyage qu'il vient de terminer la forme achevée qu'il eût fallu pour se faire honneur à lui-même ainsi qu'à ses éditeurs.

R. E. PEARY.



PLUS PRÈS DU POLE

CHAPITRE PREMIER

DE NEW-YORK AUX TERRES ARCTIQUES

Un départ sans émotion. || Personnel d'élite sur navire de choix. || L'aménagement du « Roosevelt ». || Brouillard et Orages. || Les premiers icebergs. || Le passage du Cercle arctique. || En vue du cap York. || Je retrouve mes amis les Esquimaux. || Enrôlements très volontaires. || Vers l'inconnu.

Les scènes initiales d'un voyage polaire sont familières à quiconque connaît un peu la littérature consacrée à ce genre d'explorations. Les grandes lignes du spectacle sont toujours à peu près identiques : un navire encombré de colis et de voyageurs; l'émotion du départ; une indescriptible confusion. Si le temps est beau, chacun tente de mettre un peu d'ordre dans ce chaos; si la mer est mauvaise la plupart des voyageurs, blottis au fond des cabines étroites, s'abandonnent bien vite à des souffrances sans nom.

Dans le cas qui nous occupe, certains de ces désagréments brillaient par leur absence : d'autres n'existaient que sous une forme atténuée. Une grande expé-

rience, un navire commode et spacieux, m'avaient permis d'éviter presque complètement le fâcheux encombrement des ponts. Tout au plus l'œil était-il choqué par la présence indispensable du charbon, dont il est toujours nécessaire de caser une partie sur le pont au début d'un pareil voyage.

On eut bientôt fait de ranger les quelques colis qui, au dernier moment, avaient été déposés au hasard, un peu partout. Des cabines spéciales avaient été aménagées sur le pont pour l'usage des membres de l'expédition et assuraient à ceux-ci tout l'espace nécessaire.

Quant à l'émotion du départ, il faut bien avouer qu'elle ne se manifestait ouvertement chez aucun de mes compagnons. Pour ma part, j'avais fait trop souvent le voyage pour y attacher plus d'importance qu'à la traversée de l'Atlantique.

On voit donc que les conditions dans lesquelles s'effectuait notre départ étaient des plus favorables. Jetons maintenant un coup d'œil sur le personnel de l'expédition, auquel, pendant un temps considérable, le navire le *Roosevelt* allait servir de quartier général au milieu des glaces de la mer Polaire.

Voici d'abord le capitaine, Robert A. Bartlett, passé maître en fait de navigation arctique; trente ans d'âge; Bartlett appartient à la troisième génération de cette famille intrépide de marins et de pêcheurs terre-neuviens dont tous les membres, à peu d'exceptions près, ont joué un rôle dans les explorations polaires.

Blond, entièrement rasé, les cheveux taillés en brosse, trapu et doué d'une vue perçante, il avait pénétré plus avant dans les régions septentrionales qu'aucun autre navigateur arctique de Terre-Neuve. Sa jeunesse, son ambition, le sang des Bartlett qui circulait dans ses veines, étaient autant de points en sa faveur.

Le second du bord, Moïse Bartlett, cousin au second degré du capitaine, avait quarante-sept ans. A trois reprises déjà, il avait poussé jusqu'au cap Sabine, deux fois comme second de navires que je commandais, et une fois comme second du *Neptune*, à bord duquel il avait également passé un hiver dans la baie d'Hudson, au service du Gouvernement canadien. Bronzé par le hâle, le poil grisonnant, l'œil vif, on le considérait comme un des meilleurs pilotes de Terre-Neuve.

George A. Wardwell, premier mécanicien, était né à Bucksport, dans l'état du Maine. Il avait quarante-quatre ans; employé comme mécanicien dans le chantier d'origine du *Roosevelt*, à la construction duquel il avait même travaillé, il s'intéressait beaucoup à notre entreprise et avait demandé instamment à faire partie de l'expédition. Son tempérament flegmatique, son incontestable application au travail, le fait qu'il n'usait ni de tabac ni d'alcool, en faisaient à nos yeux un sujet de tout premier ordre.

Le maître d'équipage, John Murphy, originaire de Terre-Neuve, avait trente et un ans. Marin et pêcheur de haute mer depuis l'âge de quinze ans, il avait été,

lui aussi, jusqu'au cap Sabine, sur le *Neptune* à bord duquel il avait hiverné dans la baie d'Hudson.

Murtaugh J. Malone, aide-mécanicien, était né à Portland, état du Maine ; il avait quarante-neuf ans.

Le docteur Louie J. Wolf, chirurgien de l'expédition, était originaire de l'Orégon. Il était âgé de trente ans ; il tenait son diplôme du Collège de Médecine Cooper de San-Francisco ; il avait été nommé, par la suite, chirurgien-interne de l'hôpital Saint-Vincent à Portland, dans l'Orégon, et plus tard médecin-adjoint externe du Collège de Médecine de l'Université de Cornell et du dispensaire de l'hôpital Bellevue.

Ross G. Marvin, secrétaire et premier commis du bord, était né à Elmira, état de New-York. Il avait fait ses études à l'Université de Cornell ; il était âgé de vingt-cinq ans. Il avait servi trois ans à bord du vaisseau-école *Sainte-Marie*.

Charles Percy, commis aux vivres, était un Terre-Neuvien ; il avait cinquante-quatre ans. Il avait fait, pendant l'été de 1899, un voyage dans le Nord jusqu'au cap Sabine, à bord de mon navire la *Diane*, et plus tard il avait passé deux ans, de 1900 à 1902, au cap Sabine avec Mme Peary et moi. Par la suite il avait été à mon service comme intendant chargé d'administrer Eagle Island.

Mathieu Henson, attaché au service de ma personne, était un indigène du district de Colombie. Agé de trente-neuf ans, il avait été à mes gages en diverses qualités depuis que je l'avais emmené au Nicaragua

en 1888, et avait participé à toutes mes expéditions arctiques. Ses qualités et son dévouement étaient connus de tous.

Les matelots et les chauffeurs, à l'exception d'un de ces derniers, Charles Clark, né dans le Massachusetts, étaient originaires de Terre-Neuve. Ils appartenaient au type habituel de marins et de pêcheurs de phoques qui abondent dans cette île.

Passons maintenant à l'examen de notre installation. A bord du *Roosevelt*, aucun membre de l'expédition ne couchait dans l'entrepont. On n'y voyait pas, comme dans tous les navires anciens et même dans les bâtiments plus modernes, construits en vue d'expéditions polaires, le carré des officiers à l'arrière, tout contre l'arbre porte-hélice, et les hommes de l'équipage entassés à l'avant dans un espace étroit et mal éclairé. Tout autre était la disposition adoptée dans le cas actuel : on avait aménagé sur le grand pont des logements clairs et spacieux, simplement meublés, il est vrai.

Dans le salon de babord, éclairé sur le côté par deux sabords de 30 centimètres de largeur, et à l'avant par une fenêtre donnant sur le pont, régnait sur trois côtés une série de cases basses, recouvertes de coussins en cuir. Une table à rallonges, fixée au plancher par des vis ; une pendule, une petite bibliothèque, cadeau de la société des Amis des Marins ; enfin un « Livre aux membres de l'Expédition », expliquant en peu de mots le but du voyage, ce que l'on demandait à ceux qui y

prenaient part et ce que représenterait pour eux le succès éventuel, complétaient l'installation. C'est ici que les officiers du bord, à l'exception du capitaine, prenaient leurs repas.

La cabine du capitaine, située à babord, à l'arrière du pont, était meublée d'une couchette pliante, d'une cuvette, d'une table et d'un pliant. On y voyait encore un chronomètre, un coffre et, aux murs, plusieurs gravures et des photographies.

Ma propre cabine se trouvait également tout à l'arrière, mais à tribord. Cette pièce, grâce aux bons soins de Mme Peary et d'autres amis, était meublée plus luxueusement qu'aucune des cabines occupées par moi au cours de mes expéditions précédentes, plus luxueusement à coup sûr qu'elle ne l'aurait été si je l'avais meublée moi-même.

Elle mesurait 3 mètres sur 4 m. 50 et était la plus grande que j'eusse jamais eue.

Une couchette, une table et une chaise, objets indispensables, s'y trouvaient, bien entendu. Puis venait la pièce de résistance, le magnifique pianola que m'avait donné mon ami H.-H. Benedict. Cet instrument, ainsi qu'un casier contenant environ 150 rouleaux de musique, opéras, marches, valses et « cake-walks » populaires, étaient vissés au plancher à l'avant de la pièce. Au-dessus pendait un grand cadre contenant le portrait du promoteur de l'expédition, Morris K. Jesup, flanqué d'un côté par un portrait à la plume du président Roosevelt, et de l'autre d'une photographie de

Judje Darling, sous-secrétaire d'état au Ministère de la Marine. Dans un coin, à l'avant, était un lavabo fixe, et, le long de la cloison intérieure, une série de rayons où se trouvaient une petite bibliothèque arctique, un certain nombre d'ouvrages scientifiques, enfin quelques romans bien choisis. Une commode, une cave à liqueurs, une table, un fauteuil en osier, cadeau de M. Jesup, une chaude couverture de laine marron que je devais à la sollicitude de Mme Peary, des portraits d'amis, des vues du pays, des cartes des régions polaires, accrochés aux murs, complétaient l'ameublement de ma cabine, où se trouvaient encore une grande malle et deux caisses de médicaments qu'on n'avait pas encore trouvé moyen de loger à l'entrepont.

Mercredi 26 juillet 1905. — Tout a une fin, même les préparatifs de départ d'une expédition comme la nôtre. Le *Roosevelt* part à deux heures de l'après-midi de la jetée terminus de North Sydney[1]. A l'exception du gaillard d'arrière, où l'on a empilé des sacs de charbon pour empêcher le navire de trop piquer de l'avant, le pont est moins encombré de beaucoup que dans mes voyages précédents.

Les caisses d'huile et un petit nombre de tonneaux divers sont à peu près tout ce qui n'a pas été descendu à fond de cale. Nous avons à bord un peu plus de

1. Le *Roosevelt*, après avoir quitté New-York le 16 juillet, avait touché à Bar Harbour pour y recevoir le message d'adieu de M. Jesup; puis il était venu à Sydney pour s'approvisionner de charbon.

500 tonnes de charbon, sans compter nos provisions et nos bagages.

La première chose à faire a été de caser les colis de tout genre que, depuis quelques jours, on s'est contenté de loger dans les divers cabines, surtout dans la mienne, pour éviter qu'on ne les mélange avec les provisions et qu'on ne les descende à fond de cale. On y arriva facilement avant l'heure du souper, et assez adroitement pour permettre de circuler dans la cabine et d'avoir accès à la couchette, à la table et à un fauteuil pliant.

Devant le port, une légère houle causée par le vent d'est prend le navire par le travers et le fait rouler quelque peu. Il se redresse bientôt en changeant de direction pour contourner le phare de Saint-Paul.

Aussitôt après le souper nous avons rencontré un épais brouillard, qui nous enveloppe encore à l'heure qu'il est, pendant que nous traversons le détroit de Cabot, à l'entrée méridionale du Golfe, et nous faisons jouer notre sirène comme si nous nous trouvions dans le détroit de Long-Island, car nous sommes en plein sur le passage des navires qui arrivent du large ou qui s'y dirigent.

Jeudi 27 juillet. — De violents orages pendant la nuit, avec des phénomènes électriques aussi grandioses que ceux des orages que l'on rencontre dans le golfe du Saint-Laurent...

Nous dépassons à l'heure du déjeuner le cap

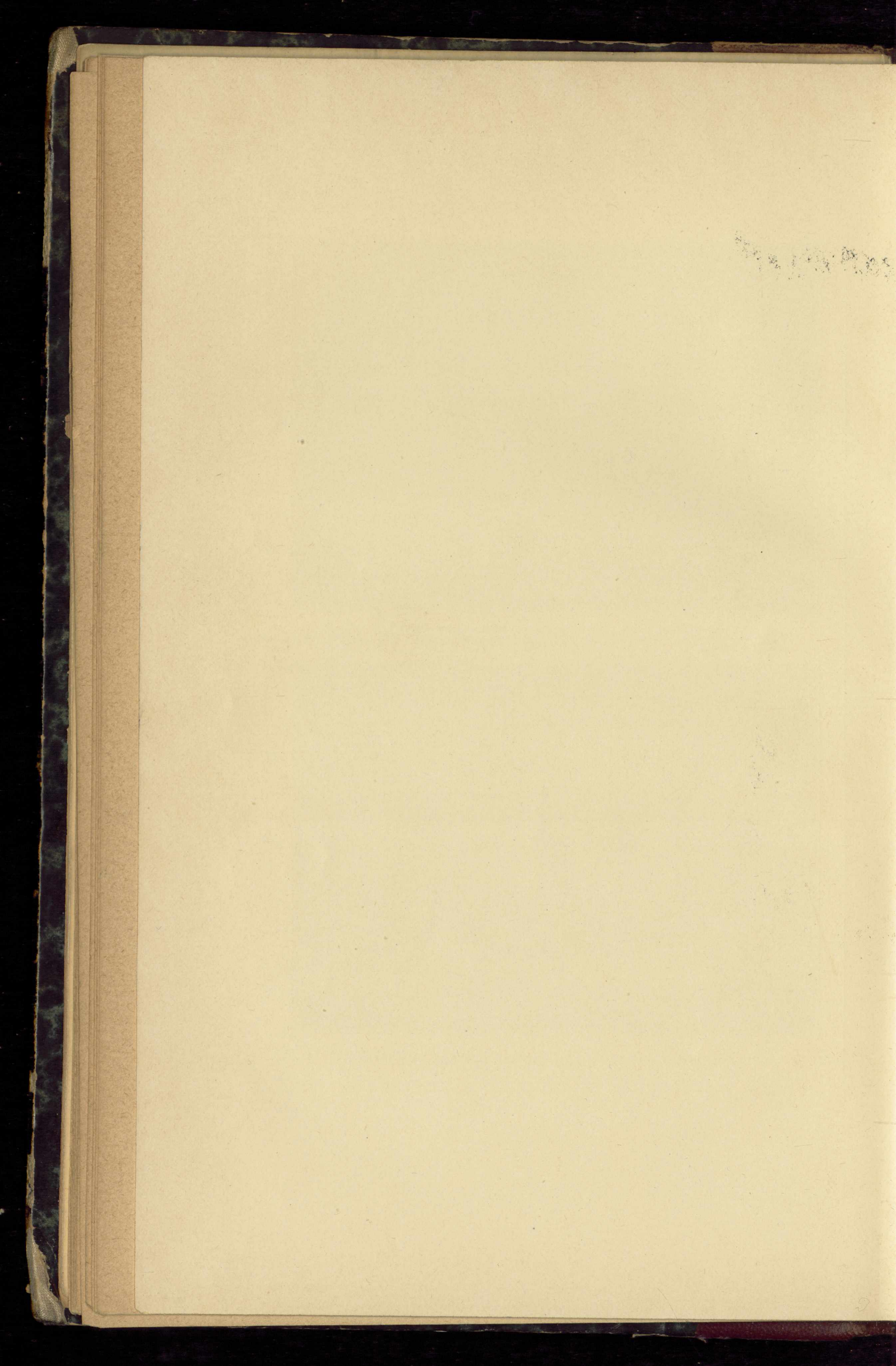


INTÉRIEUR DE LA CABINE DU COMMANDANT PEARY.



LE « ROOSEVELT » PRÈS DE LA BARRIÈRE CÔTIÈRE OU ICEFOOT.





Anguille sur la côte de Terre-Neuve, et bientôt après midi, Red Island et les falaises à pic du cap Saint-Georges.

Après dîner nous avons une alerte. Un commencement d'incendie se déclare à l'entrepont. Promptement éteint, il a cependant endommagé nos chaudières tubulaires et le *Roosevelt* doit continuer sa route mû par la seule action de sa chaudière écossaise.

Vendredi 28 juillet. — Beau temps. Les mécaniciens travaillent aux chaudières tubulaires; le premier mécanicien a peur que le dommage ne soit plus sérieux qu'il ne le pensait tout d'abord. Par intervalles, pendant la journée, je me suis occupé de comparer les chiffres du loch avec le nombre de révolutions des machines à des vitesses différentes; les résultats ont au moins égalé mes prévisions.

A l'heure du souper, nous avons rencontré quatre ou cinq petits icebergs qui avaient franchi le détroit. Temps beau, mer calme jusqu'au soir; après quoi le brouillard nous enveloppa. Un peu avant, deux grands steamers nous ont dépassés, se dirigeant vers le détroit. L'un d'eux arbora le signal « Bon voyage » auquel nous répondîmes « adieu ». Il fait jour maintenant jusqu'à neuf heures du soir. C'est un véritable plaisir de constater qu'on va se trouver bientôt dans les régions de la journée polaire.

Samedi 29 juillet. — Gros temps pendant la nuit. Par suite de l'épais brouillard qui règne dans le détroit de Belle-Isle, ce tombeau des navires, nous ne

distinguons le phare de Pointe-Amour que lorsqu'il surplombe, pour ainsi dire, notre grand mât. Ensuite il s'agit de trouver son chemin à tâtons, à grand renfort de sirène, tout le long du détroit. Nous entendons les signaux répétés de deux grands steamers qui ont stoppé; la présence de nombreux icebergs vient ajouter aux incertitudes et aux dangers du passage.

Le capitaine Bartlett et moi nous avons veillé toute la nuit. A l'heure du déjeuner, un peu au nord de Château Bay nous sortons tout à coup du brouillard pour nous trouver au grand soleil, au beau milieu d'icebergs magnifiques. Le cap York est à 1 500 milles d'ici. Nous marchons toute la journée vers le nord, en serrant la côte du Labrador, passant alternativement du soleil au brouillard.

Dimanche 30 juillet. — Entrés à Domino Run sans y mouiller. Le temps était parfaitement clair; les étoiles scintillaient comme elles le font en hiver, un vent âpre sifflait dans les haubans; vers le nord une aurore boréale étendait sur le ciel sa draperie aux vives couleurs. A terre, les chiens hurlaient à qui mieux mieux.

Comme j'arpentais la passerelle, le seul fait de retrouver ces spectacles et ces bruits familiers me remua jusqu'au fond de mon être. C'était l'appel du grand inconnu polaire. Ne se pouvait-il pas que ce souffle, cette manifestation, pour ainsi dire, du domaine de la « Grande Nuit » eût franchi ses limites habituelles pour venir saluer mon arrivée?

Une fois sortis de la rade, nous prîmes une direction E.-N.-E. pour aller trouver la côte groenlandaise vers le milieu du détroit de Davis. Brouillard épais toute la nuit; aujourd'hui encore mer très unie. A plusieurs reprises nous avons failli, pendant la nuit, nous heurter à des icebergs, mais ce matin nous nous trouvons dans des eaux profondes et nous n'en rencontrons plus sur notre passage.

Légère brise du sud-est, suffisant tout juste à gonfler les huniers, la voile de misaine, la brigantine et les bonnettes, mais qui ne nous aide que bien peu à avancer. Plus n'est besoin pour nous de hisser de fanaux ni au grand mât, ni à l'arrière. Nous avons dépassé, à l'heure qu'il est, les grandes routes du monde civilisé. D'ici notre retour, nous n'apercevrons plus ni voiles, ni fumée, à l'exception des nôtres.

Lundi 31 juillet. — Aujourd'hui la brume s'est un peu dissipée. La mer est toujours des plus calmes, pas même une légère houle. Toute la nuit a régné un crépuscule très perceptible. La nuit prochaine, il ne fera pas nuit à proprement parler. Nous approchons de la région du « Jour Polaire ».

Mardi 1er août. — Le beau temps continue, la mer est comme endormie. A midi nous nous trouvons sous la latitude des caps Farewell et Chudleigh, à égale distance à peu près de l'un et de l'autre.

A l'heure du souper Wardwell, mon mécanicien en chef, qui depuis quatre jours n'a cessé de travailler aux chaudières Almy, me fait un rapport bien peu favo-

rable; j'en suis à la fois inquiet et embarrassé. Je donne l'ordre d'examiner les chaudières à fond et de leur faire subir une épreuve sous pression.

Jeudi 3 août. — Nuit brumeuse et froide. Ce matin, les rayons du soleil nous arrivent à travers une couche peu élevée de brouillard. Petit vent léger, mais extrêmement pénétrant. Il souffle de l'est et a passé sur les glaces qui se trouvent entre nous et le Groenland oriental.

A midi, une observation d'angle horaire détermine notre position. Nous sommes un peu au sud des îles Sukkertoppen. A deux heures une éclaircie nous permet d'en apercevoir la silhouette par tribord devant. Nous avons franchi la zone des glaces de la côte orientale du Groenland sans en apercevoir le moindre fragment. Depuis le souper, brouillard épais.

Vendredi 4 août. — Ce n'est que vers 6 h. 30 du matin que la brume s'éclaircit un peu. On aperçoit à droite les flancs escarpés des montagnes du Groenland près d'Holstensborg. Pas un seul glaçon contre la côte; aucun iceberg à l'horizon.

Nous avons franchi à 2 heures du matin le Cercle arctique. Le commis aux vivres, Percy, affirme avoir été réveillé par une secousse! Même si l'on tient compte de la saison où nous nous trouvons, il est bien rare que dans le trajet de Sydney jusqu'au Cercle arctique on constate une pareille série de belles journées, avec mer calme, absence complète de glace, et de loin en loin seulement quelques icebergs.

Nous nous trouvons à midi par 67° 37′ de latitude nord. Mer d'huile; la vue s'étend jusqu'aux falaises de l'île Disko à 95 milles du navire. Au 68e degré, nous traversons une flottille de vingt-sept icebergs, détachés des glaciers de la baie de Disko. Dans le courant de l'après-midi nous apercevons quelques morses et deux baleines. Journée radieuse comme on les a si fréquemment l'été dans la baie de Disko.

Samedi 5 août. — Véritable nuit d'été arctique, claire et lumineuse. A 2 heures du matin nous étions au large de Godhavn, village situé au pied des falaises septentrionales de la baie de Disko, et chef-lieu de l'Inspectorat du nord du Groenland. C'est là qu'il y a dix-neuf ans j'eus mon premier avant-goût de la vie arctique. Déjà je m'abandonnais à des projets et à des rêves dont quelques-uns se sont réalisés depuis; d'autres se réaliseront peut-être dans l'avenir. J'ai mouillé plusieurs fois, depuis cette époque, dans la baie et j'ai fini par connaître le village de Godhavn, aussi bien que je connais les rues de Washington.

A midi, nous sommes à la hauteur de l'île Hare; nous sommes entourés d'icebergs, provenant du glacier de Tossuketek, que j'ai visité en 1886. Nous avons mis dix jours à venir de Sydney au détroit de Waigat.

Dimanche 6 août. — Une heure ou deux de brouillard; vers minuit, le temps se couvre. Léger vent arrière, qui d'abord gonfle à peine nos voiles. Bientôt il tourne au sud-ouest et à mesure qu'il fraîchit il sou-

lève des vagues qui feraient danser pas mal le *Roosevelt*, s'il n'était pas fermement soutenu par ses voiles.

De grand matin on distingue à travers le brouillard la base du cap Sanderson, aperçu et nommé par John Davis il y a trois siècles. Une observation prise à midi nous donne 73° 17′ de latitude nord. A six heures, nous passons devant les îles des Canards, à tribord, et assez près pour pouvoir, à l'aide des jumelles, distinguer le poste de vigie établi au sommet par le vieux baleinier.

Mer agitée et vent frais pendant toute la soirée. Évidemment très gros temps derrière nous, vers le midi. Nous ne voyons pas encore de glace.

Lundi 7 août. — Nous avons faussé compagnie au vent, pendant la nuit. Le cap York est en vue à deux heures du matin. A sept heures nous en doublons l'extrémité, nous dirigeant vers le village d'Esquimaux qui se trouve au delà. La traversée de la baie de Melville s'est effectuée en vingt-cinq heures. On n'aperçoit encore ni glace ni « ciel de glace ». Il est clair que cette année la baie est complètement libre.

Me rendant à terre, je ne trouve que quatre tentes au village. J'apprends qu'une quinzaine de familles sont campées plus à l'est, sur l'île du Météorite et en d'autres endroits. Quelques-uns de mes meilleurs sujets font partie de ces familles.

J'avise les Esquimaux d'avoir à se tenir prêts au départ pour le moment où je repasserai. Je regagne le navire et nous filons vers l'est. Nous stoppons, sans

mouiller, devant le premier campement, je hèle mes hommes et leur fais la même recommandation; nous gagnons ensuite l'île du Météorite, où l'on nous dit qu'il y a encore quatre familles dans la baie, mais plus à l'est. Le temps dont je puis disposer ne me permet pas d'aller les relancer. Dans l'île même je trouve trois de mes amis d'antan. Il ne leur faut qu'une heure ou deux pour venir à bord avec tout leur petit bagage. Nous repartons, laissant l'emplacement désert nous revenons sur nos pas, nous retrouvons le village où la même opération se répète. Six familles ne mettent que trois heures pour transporter à bord tout ce qu'elles possèdent au monde.

Mardi 8 août. — Ce n'est qu'après le premier déjeuner que nous pûmes quitter le dernier campement. J'allai faire un somme sur ma couchette pendant que nous traversions la baie du cap York; j'étais éreinté, ayant été sur pied toute la nuit.

Au cap York également les Esquimaux eurent tôt fait d'abattre leurs tentes et de venir à bord avec leur équipement.

A deux heures nous doublions le cap et nous prenions la direction du nord, pour aller retrouver l'*Erik*[1] dans la baie de l'Étoile du Nord.

Mercredi 9 août. — Nous rencontrons l'*Erik* à l'endroit convenu. Je passe sur la baleinière avec Marvin et

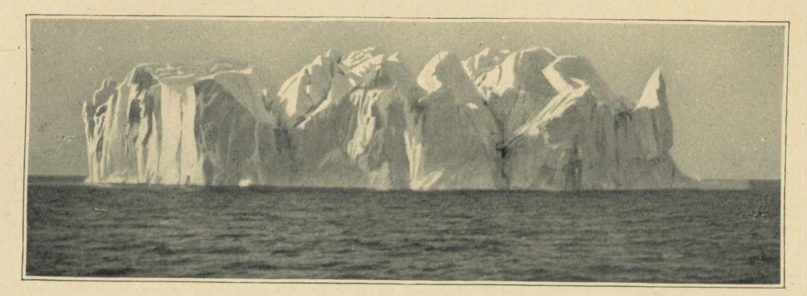
1. L'*Erik*, baleinière à vapeur, avait été frétée par le Club arctique Peary. Elle devait renouveler la provision de charbon du *Roosevelt* et en laisser dans la baie un dépôt en vue du retour de notre navire.

« Matt », mon domestique nègre, pour faire une tournée dans les campements esquimaux du nord et chasser le morse ; pendant ce temps le *Roosevelt* ira directement à Itah pour y passer l'inspection de ses machines et faire ses derniers préparatifs en vue de la campagne au milieu des glaces.

Après la chasse, nous revînmes dans la baie de l'Étoile du Nord et y recueillîmes les indigènes dont j'avais besoin, ainsi que trente chiens de plus pour nos attelages. Avant minuit nous filions vers la baie de la Baleine.

Le lendemain matin, on doubla le merveilleux cap Parry et l'on pénétra dans le détroit, dont nous longeâmes le rivage méridional jusqu'à Ittibloo. Je m'attendais à y trouver encore quelques-uns de mes Esquimaux, en quoi je fus déçu. Mettant le cap sur le nord, l'*Erik* traversa le détroit pour gagner Karnah, où j'étais convaincu que je trouverais du monde. Il y avait bien, en effet, six tentes dressées sur le bord d'un torrent écumeux. Malheureusement les hommes étaient tous absents. Ils chassaient le morse au cap Cleveland dans un des canots baleiniers que je leur avais laissés trois ans plus tôt.

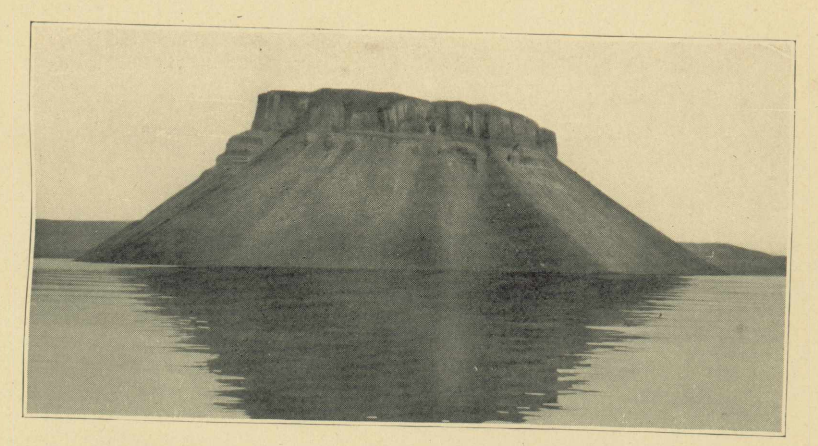
Nous continuâmes notre chemin vers la baie d'Inglefield à l'est. C'est là que trois ans avant j'avais laissé mes fidèles Esquimaux. J'y trouvai six tentes occupées, à l'exception d'une seule, par des hommes jeunes et vigoureux. Le nombre de chiens et l'abondante provision de peaux que possédaient ces indi-



UN ICEBERG DANS LA BAIE DE MELVILLE.



TYPE DE GLACIER DANS LA BAIE DE LA BALEINE.



UN PIC REMARQUABLE A L'ENTRÉE DE LA BAIE DE NORTH STAR.

S

gènes occasionnèrent là un arrêt un peu plus long que dans les autres villages. A la fin pourtant bêtes et gens se trouvèrent réunis à bord; le silence et l'abandon régnèrent seuls dans le campement naguère égayé par les cris des enfants et l'aboiement des chiens.

De Kangerdlooksoah on se dirigea vers le nord, pour gagner, de l'autre côté de la baie, les îles Harvard. Sur la plus septentrionale nous trouvâmes quatre tentes qu'on s'empressa de transporter à bord comme les autres avec leurs propriétaires. Le 11 août, à deux heures et demie du matin, l'*Erik* était prêt à redescendre le golfe.

Je me rappellerai longtemps le spectacle féerique qui s'offrit à nos yeux pendant toute cette nuit d'été arctique : les eaux paisibles du golfe, parsemées de nombreux icebergs, de glaçons aux formes les plus étranges; à l'arrière-plan, dans la direction de l'est et du nord le gigantesque amphithéâtre formé par les glaciers de Heilprin, de Tracy et de Melville, s'élevant jusqu'aux flancs bleus à reflets d'acier de la « Grande Glace »; au nord-ouest et à l'ouest les tons chauds des falaises brunes des monts Daly et Adams et de l'île Joséphine Peary; enfin, vers le midi, les vastes ondulations des prairies en pente douce de Kangerdlooksoah, où paissent des rennes. Pendant tout le restant de la nuit nous longeâmes la côte du golfe et le matin nous nous trouvions entre l'île Herbert et le rivage septentrional de la Baie de la Baleine,

rendez-vous favori des troupeaux de morses qui abondent dans ces parages.

Depuis le moment où nous étions arrivés au cap York nous avions joui d'une série ininterrompue de beaux jours — mer d'huile et soleil continu — un vrai temps d'été arctique. Aujourd'hui, c'est le tour du vent et du brouillard qui nous empêchent de chasser le morse. C'est une journée de perdue.

Le soir nous retournons à Karnah pour y embarquer les indigènes et pour nous trouver à proximité du gibier au cas où le lendemain la chasse aux morses serait praticable. A minuit l'embarquement est terminé. Tout le monde meurt de fatigue et de sommeil. L'*Erik* se dirige vers le milieu du détroit, où il se laisse aller à la dérive jusqu'au matin. Après déjeuner nous faisons une nouvelle tentative contre les morses; le succès couronne nos efforts : avant neuf heures du soir nous abattons dix-huit de ces amphibies.

Pendant que la pluie commence à tomber et que la brume nous enveloppe, nous nous dirigeons vers Igludiahni, le dernier campement qui nous reste à visiter. Nous y trouvons six tentes. Nous ne nous arrêtons pas longtemps, car je n'ai plus besoin que d'une seule famille et j'ai bientôt fait d'acheter encore un certain nombre de chiens. Aussitôt le dernier chien à bord, l'*Erik* prend la direction du cap Chalon pour aller retrouver le *Roosevelt* à Itah, où nous arrivons le dimanche, 13 août à l'heure du déjeuner.

Le lundi, de grand matin, l'*Erik* vient se placer

bord à bord auprès du *Roosevelt*. A cinq heures on commence à transborder les provisions de viande de morse, à tout caser dans les cales du *Roosevelt*, enfin à en remplir les soutes et l'entrepont avec le charbon apporté par l'*Erik*. Ces préparatifs nous prirent tout le lundi, le mardi et la matinée du mercredi.

Enfin, à deux heures de l'après-midi de ce dernier jour, le *Roosevelt* est prêt à prendre la mer et à affronter la lutte en vue de laquelle il a été construit, la lutte contre les glaces polaires qui s'étendent depuis le cap Sabine jusqu'à l'extrémité septentrionale de la terre de Grant. Jusqu'à présent notre voyage n'a été qu'un jeu d'enfant. Il s'en faut qu'on puisse en dire autant de ce qui nous attend désormais.

Le *Roosevelt* avait dès lors un équipage de vingt Européens, une quarantaine d'Esquimaux et à peu près deux cents chiens.



CHAPITRE II

ENTRE ITAH ET LE CAP SHERIDAN

A L'ASSAUT DES GLACES. || ÉTABLISSEMENT D'UNE BASE D'OPÉRATIONS. || UN SOUVENIR AU « POLARIS » ET A LA « DISCOVERY ». || PRIS ENTRE DEUX GLACES. || CINQ JOURS DE REPOS FORCÉ DANS LA BAIE DE NEWMAN. || EN PLEIN DANS LE « PACK ». || VERS LA TERRE DE GRINNELL. || VISION DU FOYER LOINTAIN. || PREMIÈRE CHASSE AUX BŒUFS MUSQUÉS. || LE « CAIRN » DE L'« ALERTE ». || LA SORTIE DES PASSES DANGEREUSES.

En sortant du port d'Itah le 17 août, peu après minuit, le *Roosevelt* quitte définitivement le monde civilisé. L'entrepont est tellement chargé de charbon que le plat-bord du navire rase presque la surface des eaux. Sur le pont sont casés les chiens, tandis que sur le gaillard d'avant et jusque sur le toit du rouf s'entassent les Esquimaux, avec leurs femmes, leurs enfants et leurs bagages.

Dans le détroit de Smith, à la hauteur de l'île Lyttelton, un épais train de glace, entraîné par le courant, me fournit l'occasion de juger de quoi est capable le *Roosevelt*. Il se fraie de vive force un passage à travers l'obstacle. Malgré son lourd chargement et l'inactivité de plusieurs de ses chaudières, il donne

tout ce que j'attends de lui. La coupe élancée de son étrave lui donne une puissance de pénétration qui ne laisse pas de me surprendre moi-même, bien que ce soit moi qui l'aie voulue ainsi. Malgré son poids et son fort tirant d'eau, le navire s'enlève par l'avant sur la glace qui lui barre le chemin sans subir de choc bien prononcé, quelle que soit la vitesse à laquelle il est lancé. Ou bien les glaçons se fendent en vertu de sa force d'impulsion, ou bien ils sont rejetés à droite ou à gauche, par le poids même de sa masse.

Nous nous heurtâmes, cependant, à des champs de « vieille glace » dont plusieurs *Roosevelt* n'auraient pu venir à bout. Il fallut bien faire un détour vers le sud-ouest. Enfin, quand nous fûmes à moins de 10 milles du cap Isabelle, il fut de nouveau possible de prendre la direction du nord.

Le cap Sabine et le port Payer, dont j'avais fait mon quartier général pendant seize mois en 1901-1902, étaient bloqués par une glace épaisse; nous ne pûmes nous en approcher. Pendant un certain temps nous nous frayâmes un passage dans la direction du nord-est, après quoi la glace devint trop épaisse. Revenant en arrière, nous nous dirigeons, non sans peine, du côté de la presqu'île Bache. Vers le milieu de la baie Buchanan, nous sommes arrêtés par d'énormes glaçons, qui nous empêchent de gagner une nappe d'eau libre sous le cap Albert.

Plus tard l'état de la glace paraît être plus favorable dans l'est. Nous rebroussons chemin et je recon-

nais encore une fois très soigneusement le cap Sabine et le port Payer. Je suis très contrarié d'être obligé de renoncer à mon projet d'y établir une base secondaire, comme j'en avais exprimé l'intention dans le programme que j'avais soumis au Club Peary. Mais l'état de la glace est absolument défavorable. On se décide à piquer une pointe vers l'est. Nous retrouvons l'eau libre auprès de la presqu'île Bache et nous gagnons une petite baie du côté sud de la pointe Victoria, au nord-ouest de la presqu'île, où nous établissons un dépôt de barques, de charbon et de provisions.

Les avantages de cette localité comme base secondaire d'une expédition se dirigeant vers le nord par le détroit de Smith, qui constitue la « route américaine », m'avaient apparu clairement dès 1898. Dans tout voyage futur il sera bon de lui donner la préférence sur le port Payer. Elle a en sa faveur d'être à proximité d'une région qui abonde en gibier, d'être accessible pendant tous les mois de l'année, enfin de jouir d'un climat plus égal et moins orageux.

Quittant la presqu'île Bache, nous filons sur la pointe Hayes à travers une glace disloquée, ayant tout près de nous, à tribord, une banquise épaisse. Nous étions plus heureux qu'en 1898, où le *Windward* mit cinq jours à traverser l'entrée de la baie Princesse Marie. La nuit était belle. Le long du rivage du cap d'Urville, je distingue tous ces rochers que je connais si bien pour avoir hiverné dans ces parages sur le *Windward*, en 1898-1899.

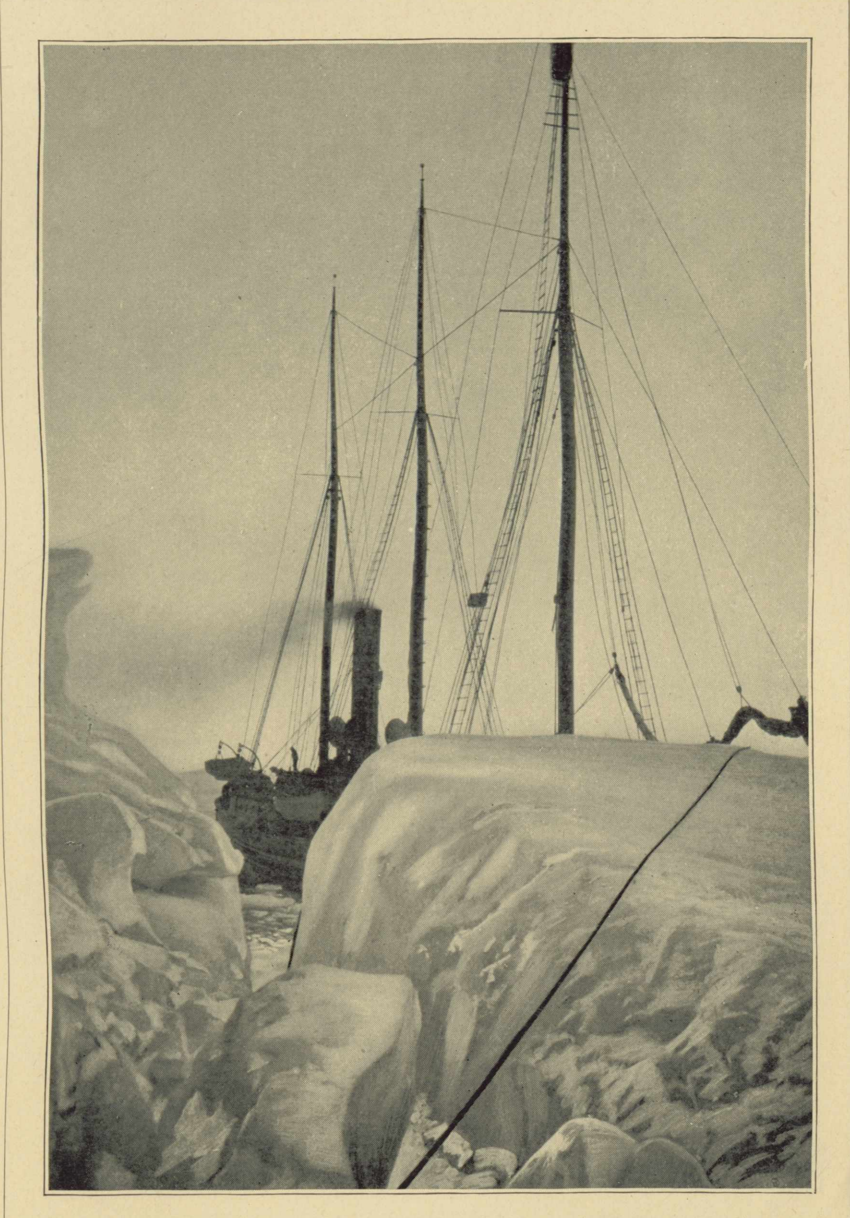
Dans les environs de la pointe Hayes et du cap Frazer, la glace nous donne pas mal de fil à retordre. Nous finissons par nous réfugier dans la baie Maury, où nous mouillons, le 19 à midi, pour éviter d'immenses champs de glace très compacte qu'un vent frais du nord entraîne rapidement vers le sud, et qui livrent de rudes assauts au cap John Sparrow sous lequel nous nous abritons.

Sans cesse aux aguets pour étudier l'état de la glace, nous ne perdons pas une occasion d'avancer vers le nord. Tantôt en nous faufilant entre les glaçons, tantôt en nous frayant de force un passage, nous gagnons ainsi, en longeant le rivage, la baie Scoresby, puis la baie Richardson. Par deux fois nous sommes sur le point d'atteindre le cap Joseph Good, pour nous voir repousser par les trains de glace flottante. Nous finissons par nous réfugier sous le cap Wilkes, tout près du campement où j'avais passé la Noël de 1898, au cours de cette malencontreuse expédition où j'avais eu les deux pieds gelés en faisant route vers le fort Conger au milieu de l'hiver.

L'aspect de la glace était si peu favorable vers le nord, du côté de la Terre de Grinnell que je me décidai à vérifier l'opinion que je m'étais faite sur ces régions pendant les quatre années que je les avais explorées. J'étais arrivé à la conclusion que les canaux Kennedy et Robesson offrent probablement plus de facilités de navigation du côté du Groenland que de celui de la terre de Grinnell. Aussi, confiant dans les qualités

de résistance du *Roosevelt* et contrairement aux règles de la navigation dans ces parages, nous mettons le cap sur l'est dans l'après-midi du 21 et nous nous engageons en plein dans la banquise du détroit. La glace que nous rencontrons est très épaisse et très lourde; en dérivant vers le sud elle nous entraîne forcément quelque peu hors de notre route. Néanmoins nous avançons sensiblement vers l'est et après une lutte opiniâtre et prolongée, nous arrivons enfin dans une zone de glace ouverte au large du cap Calhoun. Nous gouvernons ensuite vers le nord dans la direction des îles Crozier et Franklin. Après une tentative infructueuse pour pénétrer dans le chenal qui sépare l'île Franklin du cap Constitution, nous réussissons à nous frayer un chemin à travers la banquise du détroit en nous tenant, autant que possible, sous les falaises occidentales de l'île Franklin. Après cela nous parvenons assez facilement à Joe Island, tout en rencontrant quelques bancs de glace épaisse mais disloquée.

Arrêtés enfin par une masse de glace impénétrable, nous amarrons le *Roosevelt* à l'*icefoot*, ou banquette de glace côtière, qui, à la pointe méridionale de l'île, atteint des proportions véritablement prodigieuses. Accompagné par le capitaine Bartlett, je grimpe sur un sommet d'où nous apercevons la partie orientale du bassin de Hall libre de glace jusqu'au cap Lupton, peut-être même jusqu'au cap Summer. La partie occidentale du bassin et tout ce que nous voyons



LA COMPRESSION DES GLACES SUR LA « ROUTE AMÉRICAINE » DU PÔLE.

Pl. 4, page 24.

[library stamp]

de la côte de la Terre de Grinnell, tant au nord qu'au midi, sont étroitement bloqués par une glace épaisse.

Au moment du jusant, il se fit une détente dans la banquise le long de la côte occidentale de l'île. Nous hâtant de regagner le *Roosevelt*, nous réussissons, après quelques heures d'un travail acharné à rompre la barrière de glace. Bientôt, malgré un vent du nord dont le souffle puissant soulève de grosses vagues sur notre avant, nous filons grand train vers le cap Lupton où nous arrivons le 22 à minuit.

Pendant que nous traversions cette nappe d'eau libre, nous passâmes entre le havre de Grâces à Dieu, quartier d'hiver du *Polaris*, de l'expédition Hall, sur notre droite, et le port Discovery, quartier d'hiver de la *Discovery* et emplacement du fort Conger, sur notre gauche.

A quelques milles au nord du cap Lupton, pendant que nous fendons sous notre étrave une mince langue de glace, un remous subit du courant, qui dans ce chenal profond atteint par moments la vitesse d'un torrent, rassemble les glaçons qu'il fait tourbillonner comme des feuilles chassées par le vent. Le *Roosevelt* est pris entre ces glaçons et la glace côtière, contre laquelle il est projeté violemment.

Heureusement il trouve un abri dans un léger renfoncement de la banquette, où nous nous empressons de le fixer par toutes les amarres que nous avons sous la main. L'alerte ne dura que cinq minutes, mais il n'en

fallut pas davantage pour désemparer à peu près notre gouvernail, dont l'arrière-partie fut tordue violemment, les gonds massifs et la monture brisés, ainsi que les chaînes d'acier qui le font manœuvrer. Nous y fîmes tant bien que mal, les réparations nécessaires, et aussitôt que la pression diminua, nous contournâmes le cap Summer, pour aller amarrer le navire à la banquise fixe de la baie de Newman, sous le cap Brewoort. Là on s'occupa de réparer d'une façon permanente notre gouvernail raccommodé et où nous attendîmes que la formation d'une nappe d'eau libre nous permît de traverser le chenal Robesson pour gagner le voisinage du cap Union.

La glace formée dans la baie pendant l'hiver était encore intacte; la surface en était unie et granulée, et les nappes d'eau qui s'y était formées étaient recouvertes d'une croûte capable de supporter le poids d'un homme.

Aussitôt que les amarres furent en place, je me rendis à terre, grimpai au sommet du cap Brewoort et voici ce que je vis. La crête des falaises orientées vers le nord commandait toutes les approches du chenal Robesson, depuis le havre du Repulse jusqu'au cap Rawson et le long de la terre de Grinnell jusqu'à la baie Lady Franklin. La côte du Groenland au sud du cap Summer était masquée par les hautes falaises qui la terminent. Tout le long de la côte de la terre de Grinnell, au centre du chenal, et vers le nord à perte de vue, régnait une banquise compacte. La nappe d'eau

qui nous avait permis de venir jusqu'ici était toujours libre. Si tel eût été mon but, le *Roosevelt* aurait pu, en se tenant près du rivage, longer la côte du Groenland jusqu'au havre du Repulse, peut-être même jusqu'à hauteur du cap Bryant. Dans toute la largeur du détroit Robesson on ne voyait aucun signe de canaux ou de fissures.

Nous restâmes cinq jours dans la baie de Newman à réparer le gouvernail et à en remplacer les chaînes par des câbles en acier. Au sud de la baie je trouvai la barque du *Polaris*, qu'avaient abandonnée au Camp de la Barque, en 1871, Chester et Tyson, de l'expédition Hall. Puis, à mesure que les glaces venant du nord pénétrèrent dans la baie, nous fûmes peu à peu chassés par elles de notre abri et poussés, à chaque marée, plus près de l'extrémité du cap Summer, rasant par moments le rivage pour éviter un *floe*[1]. Comme la baie se remplissait peu à peu de glace et que toute la partie nord du chenal était déjà bloquée par une banquise compacte, le capitaine Bartlett et Marvin firent plusieurs fois l'ascension du cap Summer pour reconnaître le chenal, mais sans jamais obtenir de résultats satisfaisants.

Le 28 au matin la marée nous repoussa encore. Impatientés de ce long retard, encouragés d'ailleurs par la manière dont s'était comporté le *Roosevelt* pendant la traversée du chenal auprès du cap Calhoun, nous nous mîmes en devoir de livrer un nouvel assaut

1. Amas de glace flottante.

à la banquise, puisqu'on n'y voyait pour le moment ni nappe d'eau ni canal.

A la pointe du cap Summer le *Roosevelt*, pincé entre deux grands glaçons bleuâtres entraînés autour de la pointe par le courant, se met à vibrer pendant quelques instants comme une corde de violon, avant de s'enlever victorieusement au-dessus des glaçons.

Nous nous lançons à l'assaut de la banquise qu'il s'agit de traverser dans la direction de l'ouest. La glace atteint presque constamment le niveau de notre plat bord. Par moments elle s'élève à une telle hauteur que nous sommes obligés de rentrer les embarcations suspendues aux bossoirs du rouf, sous peine de les voir défoncer par la crête des glaçons. Mais tout vaut mieux que l'attente et l'inaction des cinq derniers jours.

Le *Roosevelt* s'ingénie, se faufile, donne de tout son poids sur les énormes glaçons chaque fois qu'il a la place de prendre son élan, se soulève par l'avant comme un cheval de steeple qui aborde l'obstacle. C'est un moment inoubliable. Tous nos cœurs battent follement, en proie à l'émotion, à l'ivresse de la lutte. A la bonne heure, voilà ce qu'on peut appeler vivre!

Tantôt nous nous lançons à corps perdu sur l'obstacle qui s'ouvre en grinçant sous le choc de l'étrave, dont l'acier fend les glaçons comme le marteau fend un bloc de marbre.

Tantôt nous rejetons les masses de glace à droite et à gauche, nous reculons pour prendre un nouvel

élan et de nouveau nous nous jetons tête baissée sur la banquise au travers de laquelle nous avançons petit à petit.

Par moments la paroi bleue d'un grand *floe* vient raboter les flancs du navire ; nous l'écartons de notre chemin et nous repartons, sentant vibrer sous nos pieds les énormes machines, et l'arbre de couche en acier, qui fait tourner follement l'hélice aux larges ailes.

Je relève un passage de mon livre de bord :

« Le *Roosevelt* est un fameux brise-glace. S'il avait l'usage de toutes ses chaudières, il serait irrésistible. Le *pack*[1] est très compact. Il présente d'énormes *floes*, dont quelques-uns ont plusieurs milles de diamètre, et dont les parois, aux reflets bleus d'acier, sont de véritables murailles à pic. Je ne serai pas fâché quand nous l'aurons traversé. »

Dans une de ses charges, le *Roosevelt* laissa comme souvenir un fragment considérable de son étrave sur le haut d'un débris d'iceberg qu'il dut heurter de front pour l'écarter de son chemin. Dans une autre, un *floe* bleu d'une épaisseur de quatre à cinq mètres se fendit par le milieu sous le choc.

Mardi 29 août. — Nous continuons jusqu'à quatre heures du matin à nous rapprocher lentement de la terre de Grinnell. Pendant plusieurs heures, à partir de ce moment, nous ne faisons que bien peu de progrès. Puis, jusqu'à quatre heures de l'après-midi, nous recommençons à avancer plus ou moins régulièrement

1. Champ de glace en dérive.

jusqu'à ce qu'enfin, après un effort et une lutte qui ont duré trente-cinq heures et demie, nous trouvons une petite nappe d'eau libre sous l'extrémité septentrionale de la baie Wrangel. La victoire est à nous, à force d'énergie et de persévérance, mais je ne crois pas qu'il existe au monde, en dehors du *Roosevelt*, un navire capable de surmonter une pareille épreuve.

C'est aujourd'hui le deuxième anniversaire de la naissance d'un gros garçon, là-bas dans la patrie lointaine. Je revois en rêve sa jolie tête joufflue, ses yeux bleus, sa couronne de cheveux blonds. Son visage me sourit de derrière la masse sombre des nuages menaçants qui encapuchonnent le sommet du cap sous lequel nous avons mouillé... « Dieu te garde, mon petit homme ! »

Un groupe d'Esquimaux, partis pour la chasse pendant la nuit, revint dans la matinée du 30. Ils rapportaient onze lièvres et six bœufs musqués. Vers la fin de l'après-midi nous fîmes une tentative infructueuse pour gagner la baie Lincoln. D'immenses glaçons, en dérive vers le sud, nous repoussèrent. A minuit, nous nous retrouvons dans la baie de Wrangel, où nous sommes obligés de nous tenir constamment sur le qui-vive pour éviter les glaces mouvantes, cependant qu'au large des promontoires, d'énormes *floes* s'en vont vers le sud avec une vitesse incroyable.

Jeudi 31 août. — Nous passons la journée dans la baie, occupés surtout à éviter le choc des glaçons qui y pénètrent. Il tombe une neige épaisse qui bouche la vue.

Vendredi 1er septembre. — Nous nous mettons en route de bonne heure; il est à peine trois heures et demie du matin. Malgré un brouillard intense et une tempête de neige, nous gagnons le rivage septentrional de la baie Lincoln, où nous nous voyons de nouveau barrer le chemin par le *pack* fermé. Nous amarrons le navire à la paroi de la banquette côtière.

Je relève un nouveau passage de mon livre de bord :

« Mauvais temps ce matin. La neige, chassée par le vent, balaie le pont; la mer est noire comme l'encre; la glace d'une blancheur livide. De la terre nous ne voyons que la paroi à pic contre laquelle on peut presque dire que nous nous heurtons à chaque balancement du navire. L'été a vécu, c'est l'hiver qui commence. A peine nos amarres étaient-elles fixées à l'*icefoot*, que la glace vint remplir complètement la baie.

« Le soir, à la marée descendante, une bonne partie de la glace qui se trouvait entre le rivage et nous fut entraînée vers la haute mer. Cependant il ne se forma aucun chenal à l'extrémité du cap, de sorte que nous n'eûmes pas la possibilité de continuer notre route vers le nord.

« Avec la marée qui recommence à monter, la glace revient aussi. La pointe d'un gros glaçon heurte notre arrière et fait virer le gouvernail complètement à babord; le navire poussé contre le rivage y reste suspendu jusqu'à la marée haute, maintenu par

l'énorme *floe* qui menace à chaque instant de nous soulever encore davantage, de telle sorte qu'il n'aurait plus été possible de jamais nous remettre à flot. »

Avec son gouvernail faussé, ce ne fut pas une petite affaire que de conduire le *Roosevelt* jusqu'à un gîte relativement moins exposé. Il fallut pour cela suivre un peu la côte, en remontant le courant qui charriait de nombreux glaçons. Pendant ce temps, le vent et la neige faisaient rage. Finalement, on se trouva plus ou moins à l'abri et l'on put redresser quelque peu le gouvernail.

Le 3 septembre, de grand matin, des glaçons mouvants vinrent par deux fois, coup sur coup, pousser le navire à terre. Il me tardait de quitter ce voisinage dangereux, où les mouvements violents et traîtres de la glace ne nous laissaient pas un instant de sécurité. Malheureusement, après avoir grimpé au sommet d'un monticule pour reconnaître l'état de la passe, je m'aperçus qu'elle était recouverte d'une nappe de glace infranchissable.

Toutefois, peu après minuit, une brise soufflant du sud avait formé un chenal qui nous permit de sortir de la baie, vers trois heures et demie, et de gagner le delta de la Shelter, un peu au sud du cap Union. A peine avons-nous pénétré dans une espèce de dock naturel en écartant les glaçons qui en obstruaient l'entrée, que les *floes*, en se tassant contre la barrière du cap, nous y emprisonnent solidement. C'est à peine si nous avons un pied d'eau sous la



LA BAIE WRANGEL (TERRE DE GRANT).



LE CAP SUMMER (GROENLAND.)

Pl. 5, page 32.

quille, mais nous fixons nos amarres, trop heureux de jouir de quelques heures de tranquillité. Le temps s'est mis au beau, la température est d'environ 10°. Nous sommes protégés au nord par le delta de la rivière, au sud par des glaçons échoués contre le rivage. A quelques mètres au delà de ce rempart, d'énormes *floes* passent au fil du rapide courant.

Quelques Esquimaux organisent une battue et rapportent trente-six lièvres. Nous ne sommes guère qu'à une quinzaine de milles du quartier d'hiver de l'*Alerte*. Deux ou trois heures de marche par une mer libre nous permettront de battre le record des navires ayant pénétré le plus au nord dans ces régions ; ce qui ne serait déjà pas un mince succès.

Le *5 septembre* fut une journée mémorable. On peut dire que ce jour-là mes doutes et mes appréhensions prirent fin. A trois heures et demie, nous nous mettons en route après une heure d'efforts pour sortir de notre prison. Une étroite zone d'eau libre existe tout contre le rivage jusqu'au cap Union, où l'on aperçoit une barrière de glace peu étendue, mais d'apparence compacte. Nous sera-t-il possible de la franchir? En nous approchant, nous voyons qu'elle n'a guère qu'un mille de largeur. Au delà, la mer est libre jusqu'à la hauteur du cap Rawson. Je garde les deux équipes de chauffeurs auprès des machines, et je réveille le premier mécanicien avant l'heure, car il est évident que si nous voulons passer, il faut que ce soit maintenant.

Quelques minutes plus tard, le *Roosevelt* se lance à l'assaut. Ses machines font un effort suprême, la cheminée vomit à flots la fumée noire. Nous réussissons à nous frayer un passage. A quatre heures trente, nous doublons le cap Union. Devant nous, jusqu'au cap Rawson, la glace tient contre le rivage, mais elle est disloquée un peu plus au large. Nous faisons donc un crochet vers le nord-est. Le capitaine, le second et moi, nous nous tenons dans les haubans. La glace se présente sous la forme de grands *floes* épais que la marée montante pousse rapidement vers l'entrée de la passe. A maintes reprises, nous nous demandons avec anxiété si nous arriverons à passer ou si nous allons nous trouver sérieusement « pincés ».

Bientôt nous dépassons le *cairn*, ou pyramide commémorative, construit par l'*Alerte* sur le rivage du Floeberg. Un étroit chenal permet de longer la banquette côtière. A sept heures du matin, le *Roosevelt*, luttant de vitesse avec la banquise qui se rapproche, se fraie de force un passage à travers une mince zone de glace et se jette littéralement dans un renfoncement de l'*icefoot*, tout près de la pointe du cap Sheridan où nous l'amarrons à l'abri des glaçons qui viennent se tasser contre le promontoire. A peine nos amarres sont-elles fixées que la glace se referme derrière nous; l'eau libre disparaît comme par enchantement.

Nous nous trouvons à présent à deux milles environ au delà du point extrême atteint par l'*Alerte*, amarrés

à la paroi de l'*icefoot*, l'avant du navire tourné vers le nord.

Je ressens un profond soulagement : l'aléa du voyage est désormais éliminé. Il est toujours possible que le *Roosevelt*, soulevé par les glaçons, s'échoue définitivement et soit perdu pour nous, car notre position n'est rien moins que sûre. Mais il n'est guère probable que nous perdions nos provisions ni notre équipement, et ceux-ci nous permettront toujours d'accomplir le reste de notre programme. Même si notre navire ne dépasse pas le point où il est arrivé, il a amplement justifié nos espérances et atteint le but pour lequel il a été construit.

C'est pour moi une grande satisfaction de pouvoir me dire que nous avons réussi, de haute lutte, à franchir les passes étroites et encombrées de glace, qui constituent la route américaine vers le Pôle; que nous avons distancé nos prédécesseurs, établi le bien-fondé de la théorie que je développais naguère devant le Club, à savoir qu'avec un navire convenable, il est possible, presque chaque année, d'établir une base d'opérations sur le rivage septentrional de la Terre de Grant.

Avant le *Roosevelt*, deux navires seulement, le *Polaris* et l'*Albert*, avaient traversé ces passes de bout en bout. Deux autres, la *Discovery* et le *Protée*, avaient poussé jusqu'à la baie Discovery. Nous n'avions plus à présent devant nous que la pointe extrême des deux terres les plus septentrionales du

globe, le cap Morris Jesup et le cap Columbia. Tout le reste du monde était bien loin derrière nous, vers le midi, au delà des glaces qui bornent l'horizon.



CHAPITRE III

L'AUTOMNE AU CAP SHERIDAN

CONTRE L' « ICEFOOT » DU CAP. || CHASSE AUX BŒUFS MUSQUÉS ET AUX LIÈVRES. || LA BASE DE NOS OPÉRATIONS EN TRAINEAUX. || LE « ROOSEVELT » PRESSÉ PAR UN « FLOE »; INSTANT CRITIQUE. || DÉBARQUEMENT EN VUE D'UNE INSTALLATION A TERRE. || EXPLOITS CYNÉGÉTIQUES DES ESQUIMAUX. || PRÉPARATIFS D'HIVERNAGE. || CONSTRUCTION DE TROIS CABANES. || FABRICATION DES TRAINEAUX. || EMPOISONNEMENT DE 80 CHIENS PAR DES CONSERVES DE BALEINE. || HIVER ET NUIT POLAIRES.

NOUS espérions qu'à la prochaine marée descendante l'occasion nous serait fournie d'avancer plus loin. Après le déjeuner, je me hâtai de gagner la terre pour me rendre mieux compte de l'état de la banquise au delà du cap Sheridan, et pour visiter le *cairn*, bâti trente ans avant, par les marins de l'*Alerte*. La brume était trop épaisse pour qu'on pût voir bien loin. Je retirai du *cairn* le journal de l'*Alerte*, dont Marvin fit une copie qu'il y déposa plus tard, en y ajoutant quelques notes complémentaires. Toutes les côtes étaient blanches de neige, sur laquelle le *cairn* de l'*Alerte* et le tombeau solitaire de Petersen, interprète danois de l'expédition, découpaient leur sombre profil.

Le *Roosevelt* était amarré à proximité d'une rangée

de falaises où j'avais, en 1902, établi un dépôt de provisions, une petite *cache* pour le retour.

Quand la marée battit son plein, la glace nous enserra de plus en plus, poussant fortement le *Roosevelt* contre la banquette côtière. Il n'y avait pas encore péril en la demeure ; mais comme de nouvelles pressions ne pouvaient manquer de se produire, je fis creuser l'*icefoot* sur toute la longueur du navire, de manière à lui ménager un plan incliné qui lui facilitât la possibilité d'échapper aux pressions.

Une neige fine tomba sans interruption pendant toute la journée du 5. A minuit, on ne voyait au-dessus de l'horizon qu'un tiers environ du disque solaire. La neige persista pendant la journée du 6 et l'état de la glace resta le même. Après souper, nous observâmes, du haut d'une colline, des flaques d'eau qui s'étaient formées à quelque distance du rivage. Il s'était évidemment produit une détente dans la banquise, suffisante pour former un bon chenal côtier sous l'action d'un vent du midi un peu frais.

J'expédiai deux groupes, de trois chasseurs chacun, à la chasse au bœuf musqué. Ils emportaient des vivres pour dix jours et se dirigèrent l'un vers le sud-est, l'autre vers le sud-ouest. D'autres Esquimaux partirent à la chasse au lièvre.

Le 7, le temps se leva suffisamment pour nous permettre de voir, pour la première fois, le cap Hécla et la chaîne des monts États-Unis.

Le 8 septembre fut une journée radieuse. Trois de

mes Esquimaux revinrent de la baie des Falaises Noires, où ils avaient tiré vingt-trois lièvres, pesant ensemble deux cent onze livres. Cela portait à cent le nombre de ces bêtes tuées dans ces parages. Je me servis des Esquimaux pour mettre en état les traîneaux et confectionner des harnais.

Le 9 fut encore une journée ensoleillée. La température était singulièrement douce, étant données la saison et la latitude où nous nous trouvions. J'expédiai un groupe jusqu'à la baie Porter, un peu au sud du cap Hécla. C'est là que je me proposais de mouiller le *Roosevelt*, dans cette jolie petite baie que j'avais explorée en 1902 et qui est orientée vers le midi et protégée contre les trains de glace mouvante. En y établissant notre quartier général, nous nous assurions un point de départ excellent pour notre expédition en traîneaux. Nous serions, d'ailleurs, à proximité de la baie Clément Markham, où les bœufs musqués se donnent rendez-vous; enfin, nous ne serions guère plus éloignés que nous ne l'étions au cap Sheridan, des grands territoires du lac Hazen, où ces ruminants se rencontrent en si grand nombre. On débarqua tous les chiens, auxquels le gravier sec du rivage offrait un lit bien plus agréable que le pont humide du *Roosevelt*.

Le 10 la température s'éleva à — 7°. Une neige partiellement fondue tomba pendant la nuit et pendant la journée. Dès le matin du 11, un vent du sud assez fort se mit à souffler, chassant la neige devant lui. Un chenal libre s'ouvrit à quelques centaines de pieds au

large du *Roosevelt*. Il s'étendait au delà du cap Sheridan jusqu'à la pointe Belknap. Malheureusement la glace qui nous maintenait contre l'*icefoot* ne bougea point et il nous fut impossible d'atteindre l'eau libre. Le soir le chenal s'était refermé.

J'expédiai un groupe de trois Esquimaux à la baie Markham à la recherche de bœufs musqués. Après dîner, trois Esquimaux revinrent de la baie Rowan, apportant la viande de quatre bœufs musqués qu'ils y avaient tués, et le soir, ceux qui s'étaient rendus à la baie Porter arrivèrent à leur tour. Ils rapportaient la chair et la peau de sept rennes tirés dans une vallée de la presqu'île Fielden. C'étaient les premiers échantillons de ces bêtes superbes, au pelage blanc comme la neige. Mes chasseurs en avaient surpris un troupeau de onze tout près du cap Joseph Henry et, parmi les sept qu'ils avaient abattus, se trouvait le mâle au bois gigantesque. Plus tard nous en rencontrâmes d'autres encore répandus dans toute la région depuis le cap Hécla jusqu'au lac Hazen et, plus à l'ouest, le long de la côte septentrionale de la Terre de Grant. Nous en tuâmes bien cinquante en tout.

Il résultait du rapport de ce groupe que la baie Porter était encore bloquée par la glace de l'hiver précédent et ne pouvait donc nous convenir comme quartier d'hiver.

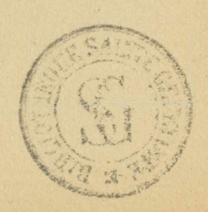
La nuit du 11 fut une parfaite nuit d'automne polaire. Vers le midi, au-dessus des terres le ciel était d'un blanc laiteux, à l'ouest et au nord-ouest, du côté

du cap Joseph Henry, d'un jaune orange; au nord, au-dessus de la mer Polaire, gris blanc; enfin vers l'est et le sud-est, la côte du Groenland ensevelie sous la neige commençait à être envahie par les ombres violettes de la « Grande Nuit ».

Le 12, un vent frais du midi chassa des tourbillons de neige jusque sur les flancs des collines. Du sommet à sa base, le cap Rawson était couvert d'un épais tapis blanc. Enfin un chenal d'eau libre s'ouvrit entre le cap Rawson et nous, pour aller aboutir au cap J. Henry. Pendant les journées du 12 et du 13, nous fîmes tous les efforts possibles pour nous frayer, avec nos piolets et des cartouches de dynamite, un passage jusqu'à ce chenal, mais sans y réussir.

Le 14 j'expédiai un groupe de quatre Esquimaux à la chasse du côté du lac Hazen. Depuis l'instant de notre arrivée, les Esquimaux, lorsqu'ils n'avaient pas autre chose à faire, s'occupaient de hisser sur le pont les approvisionnements contenus dans la cale principale et dans celle d'arrière, afin de les avoir tout prêts à débarquer, aussitôt que nous serions fixés sur l'emplacement où nous établirions notre quartier d'hiver.

Le 16, vers dix heures du soir, pendant que je me trouvais sur la passerelle, en train de jeter un dernier coup d'œil autour du navire avant d'aller me coucher, un grand *floe* poussé par la marée montante contourna le cap Sheridan et s'avança vers le *Roosevelt* en brisant et en chassant devant lui les glaçons plus petits qui nous entouraient. Au premier choc, le navire chancelle



et frémit, puis, s'inclinant légèrement vers les glaçons qui se pressent contre sa coque à tribord, il les fend et les écarte à droite et à gauche. Debout sur la passerelle, j'ai la sensation, tant le mouvement est rapide, de me trouver sur un grand traîneau filant à fond de train sur la glace.

Cela dura ainsi jusqu'à ce qu'un angle du *floe* lui-même, dont la crête, par endroit, était plus haute que la lisse du navire, vint donner en plein contre la coque qu'il tint serrée comme dans un étau entre sa masse bleue et la paroi inébranlable de *l'icefoot*. Comme fasciné je suivais avec terreur le mouvement irrésistible de cette masse énorme. Certes le *Roosevelt* avait réussi à faire glisser sous la courbe gracieuse de son arrière les milliers de tonnes de petits glaçons que le grand *floe* avait poussés contre lui, mais le rebord de celui-ci atteignait le niveau du plat-bord et à quelques mètres seulement se dressait l'arête d'une ancienne digue de pression dépassant en hauteur la passerelle où je me trouvais. C'était un instant critique. Pendant une minute peut-être, qui me parut un siècle, la pression fut effroyable. La membrure et les arcs-boutants du *Roosevelt* craquèrent et crépitèrent comme un feu roulant de mousqueterie. Le grand-pont se bomba au point qu'on put croire qu'il allait éclater; les mâts et les vergues étaient secoués comme par une violente rafale.

Enfin, avec un tremblement convulsif, et un bruit qui me fait penser à un athlète aspirant l'air avant de fournir un effort suprême, le navire se dégage : il se

soulève d'un bond jusqu'à ce que son hélice devienne visible au-dessus du niveau de la mer. L'éperon de l'énorme *floc* va se briser contre le rebord de *l'icefoot*, et sous le *Roosevelt* à l'avant, à l'arrière, dans lequel il effectue une large brèche. Puis le bloc est arrêté dans son élan; la commotion se transmet à son rebord extérieur, entamé par d'autres *floes* qui viennent à leur tour se jeter contre lui avec un fracas de tonnerre. Ils en arrachent de gros fragments qu'ils entraînent avec eux dans leur course désordonnée. Le *Roosevelt* est complètement hors de l'eau, mais il a échappé à la destruction.

A la renverse de marée, le navire tend à reprendre sa position normale, mais le mouvement s'arrête bientôt. Nous ne nous retrouverons complètement à flot que l'été prochain. Je prévois de nouvelles pressions aux marées prochaines; peut-être même nous verrons-nous forcés d'abandonner le navire. En vue de cette éventualité, je fais débarquer aussitôt une certaine quantité de charbon, ainsi que l'équipement et toutes les provisions.

Ce travail se poursuivit pendant quelque trente-six heures sans interruption. Tout le monde y prit part, officiers, marins et Esquimaux. Il n'y eut pas jusqu'aux femmes et aux enfants qui ne se missent de la partie. On établit des planches qui permettaient de faire glisser les caisses de provisions du pont sur *l'icefoot*. Là, les Esquimaux les recevaient et les éloignaient du bord de la banquette; enfin les femmes les chargeaient sur des traîneaux et les poussaient jusqu'à un emplacement

où elles fussent à l'abri du danger d'être englouties par suite d'une dislocation subite de *l'icefoot* lui-même. Ce travail nous aurait pris beaucoup plus longtemps à mener à bonne fin si nous n'avions pas eu la précaution, les jours précédents, de retirer des cales presque tous les approvisionnements et de les caser sur le pont.

Pendant que nous étions occupés ainsi, un des Esquimaux faisant partie de l'expédition que j'avais lancée vers le sud-ouest, revint à pied me dire que vingt et un bœufs musqués avaient été tués à la baie Porter.

La nuit suivante, il se produisit une pression de peu de durée et d'ailleurs peu intense. Ensuite le mouvement de la glace cessa autour du navire; mais à quelque cinquante mètres de nous, les glaçons étaient charriés par un courant rapide, sous l'influence de la marée.

Il va sans dire que cette complication me fit abandonner toute idée de pousser plus avant. On se livra donc aux travaux coutumiers que l'automne réserve aux expédions polaires en vue de l'hivernage qui approche.

Des groupes d'Esquimaux tinrent constamment la campagne, parcourant, à la recherche du gibier, toute la région comprise entre la baie Clément Markham au nord, et au midi la baie Wrangel et le lac Hazen. Les résultats de ces battues furent satisfaisants, le butin comprenant un nombre considérable de bœufs musqués et de rennes. De plus, presque tous les jours, un ou deux chasseurs partaient du navire même; de cette façon nous abattîmes plus de cent lièvres dans le voisinage immédiat du cap.

Néanmoins le bœuf musqué devait faire le fond de notre nourriture. Je comptais bien, et l'événement me donna raison, que nous trouverions un certain nombre de ces animaux à une distance relativement peu considérable de notre quartier d'hiver. Mais je me rendis compte que nous trouverions surtout à nous approvisionner dans la région du bassin du lac Hazen, comprenant les contreforts méridionaux de la chaîne des monts États-Unis. Cette région, nous ne l'avions pas explorée pendant notre séjour au fort Conger de 1899 à 1902. Aussi eut-on lieu de se féliciter du résultat des expéditions qui s'y rendirent directement du *Roosevelt* par voie de terre.

Les caisses de provisions que nous avions débarquées servirent à construire trois cabanes, deux petites et une grande de trente pieds de long sur quinze de large. En guise de toit on la couvrit de la brigantine; on y installa un poêle et du combustible, enfin tout ce qu'il fallait pour qu'elle pût nous servir de refuge, au cas où le navire serait détruit. On dressa également à terre quelques-unes des plus grandes tentes; on installa les barques la quille en l'air; et l'on disposa les tonneaux de façon à servir d'abri aux chiens contre le vent. Plus tard on protégea encore les huttes et les tentes par un solide rempart de neige.

Je fis attaquer enfin la masse de glace qui nous enserrait à tribord, ne laissant qu'une pente douce qui venait aboutir au niveau de l'eau, tout près de la coque du *Roosevelt*. Sur toute la longueur du navire on éta-

blit, en guise de tampon, un remplissage de menus glaçons, et sur ces derniers on bâtit un mur composé de blocs carrés de neige qui s'élevait jusqu'à la lisse, et même sur la partie comprise entre le grand mât et le mât d'artimon, jusqu'au sommet du rouf. On couvrit le pont d'une couche épaisse de neige battue, puis on en fit autant du rouf et de la dunette, dont on entoura également les parois d'un grand mur de neige. On ne chercha pas à transformer le pont en logement à l'aide des voiles, mais on établit des vestibules de neige devant toutes les portes extérieures.

Les Esquimaux, lorsqu'ils ne battaient pas les environs, s'occupaient à fabriquer des traîneaux et des harnais, chacun les siens; et au moment où la lumière commença à baisser, je possédais un parc de trente-cinq traîneaux complètement équipés. On chercha bien à hisser le gouvernail sur le pont afin de pouvoir le réparer, mais on ne put y arriver.

Marvin établit sur la banquette côtière un maréomètre protégé par une hutte de neige. Il prit une série d'observations sur les marées pendant plus de quatre semaines.

Un des pires désagréments de la saison fut la fréquence et la force des vents du sud. Ils se manifestaient tantôt sous forme de violentes bourrasques qui duraient quelques heures seulement, tantôt de véritables tempêtes qui persistaient pendant deux ou trois jours. Ces vents ne manquaient jamais de faire disparaître toute la neige de notre voisinage et avaient toujours pour

effet de former des nappes d'eau libre plus ou moins étendues. Jusqu'au 16 octobre, un navire qui se serait trouvé au sud du cap Rawson aurait certainement pu contourner ce promontoire et gagner l'endroit où nous nous trouvions, encore plus facilement que ne l'avait fait le *Roosevelt* le 5 septembre. Une fois même, un tel navire aurait pu, en passant à une centaine de mètres au large de notre position actuelle, pousser sans encombre jusqu'au cap Joseph Henry. Il va sans dire que dans ces conditions la température se maintint beaucoup plus élevée que nous ne nous y attendions.

Le 1er octobre notre butin, en fait de gros gibier, comprenait soixante-treize bœufs musqués et vingt-sept rennes, cent têtes en tout. C'est à cette date qu'on établit pour la première fois de petits poêles dans le carré d'arrière. Le 2 octobre on éteignit pour l'hiver les feux des chaudières. Le 3 octobre, je poussai une reconnaissance dans la direction du cap Hécla, le long de la route que je comptais suivre au printemps. Les observations que j'avais faites en 1902, m'avaient amené à penser qu'il devait exister une route meilleure que celle qu'avaient suivie les Anglais et qui traversait la presqu'île Fielden. Je désirais aussi examiner le voisinage de la baie Clément Markham au point de vue de la présence dans ces parages des bœufs musqués.

Quittant donc le *Roosevelt*, je gagnai en deux étapes l'entrée de la baie Clément Markham. Je consacrai une journée à pénétrer dans le goulet jusqu'à une certaine distance et à en ressortir; deux jours après, j'étais de

retour, mes inquiétudes au sujet du navire m'ayant empêché de prolonger mon absence autant que je l'aurais voulu.

C'était pour moi une sensation nouvelle et désagréable que d'être ainsi gêné dans mes mouvements par le souci d'un navire. Aussi, pour tout ce qui concernait les expéditions un peu lointaines, je m'en remis, pendant le reste de l'automne et pendant l'hiver, à l'un ou l'autre de mes subordonnés.

Le 9 octobre, nous eûmes pour la première fois l'occasion de nous servir de nos grandes lampes d'hiver. Le 13, j'enfilai mes *ski* et je grimpai jusqu'au sommet du cap Noir d'où j'entrevis une dernière fois le soleil, tout là-bas vers le midi, par l'ouverture du chenal Robesson.

Depuis le cap Sheridan jusqu'au cap Rawson et jusqu'au delà du cap Union il ne manquait pas d'eau libre. De même, lorsque mon regard se dirigea vers le port de la Repulse, de l'autre côté de la passe, je ne vis guère dans le chenal qu'une couche de glace mince et disloquée.

Pendant quelques instants les rayons du soleil éclairent toute la crête méridionale de la chaîne des monts États-Unis, colorent de rose la cime du mont Chéops et effleurent les hauts sommets du cap Joseph Henry. Mais il est si bas sur l'horizon que les ombres du Groenland et de la terre de Grant forment sur la banquise deux grandes taches noires qui s'étendent à perte de vue vers le nord, séparées par un large ruban

LE « ROOSEVELT » A SON ARRIVÉE AU CAP SHERIDAN.



de lumière dorée dans le prolongement de l'axe du chenal lui-même par lequel pénètrent librement les derniers rayons de l'astre à son déclin. Cette passe constitue bien l'entrée monumentale par laquelle il est glorieux d'arriver jusqu'à la mer Polaire.

Le 16 octobre se signale par la plus violente tempête que nous ayons éprouvée depuis notre départ. Elle a pour effet de laisser la terre presque aussi nue qu'en été. Il s'est formé une nappe d'eau libre plus étendue que nous n'en avons constaté depuis un mois. Après tous ces coups de vent, le cap Joseph Henry se découpe sur le ciel, noir et menaçant. De tous les promontoires qui s'étendent vers la mer Polaire sur les côtes de Groenland et de la terre de Grant, celui-ci est le plus majestueux.

Peu de jours après, éclate une calamité comme un coup de foudre dans un ciel serein : nous sommes en danger de voir compromis irrémédiablement le succès de l'expédition par la perte de tous nos chiens. Environ quatre-vingts de ces fidèles et indispensables serviteurs succombent, avant que nous ne nous rendions compte que cette catastrophe tient à la chair de baleines que nous avons emportée pour les nourrir. Il fallut sacrifier plusieurs tonnes de cette viande. C'est ainsi qu'au commencement de la longue nuit polaire je me trouvai en face du difficile problème de nourrir mes chiens et la plupart de mes Esquimaux avec les seules ressources que pouvait offrir le pays.

Si je n'avais pas connu de longue date la région où

je me trouvais, j'aurais désespéré d'une tâche absolument impossible. Même la connaissant, il n'était rien moins que sûr que nous pussions nous tirer d'affaire. J'étais encouragé, toutefois, par l'heureux début de notre campagne contre les bœufs musqués et par la certitude qu'il est possible, lorsqu'on sait comment s'y prendre, de tuer ces animaux même au plus profond de la grande nuit polaire.

Le 25, il arriva des messagers faisant partie de quatre groupes de chasseurs opérant dans la région du lac Hazen. Ils m'annoncèrent que le nombre de bœufs et de rennes tués jusque-là se montait à cent quarante-quatre. Malheureusement mes chiens continuaient à périr. Nous en perdîmes jusqu'à dix en une seule nuit. Il fallait évidemment agir promptement. En trois jours j'éloignai cent deux chiens, vingt Esquimaux adultes, et six enfants, en plus de ceux qui étaient déjà en campagne. A partir de ce moment jusqu'au 7 février ces chiens et la plupart des Esquimaux restèrent dans la région du lac Hazen. Une partie des hommes profitaient chaque mois de la pleine lune pour venir au quartier général avec leurs traîneaux chargés de viande. En s'en retournant ils emportaient du thé, du sucre, de l'huile et des biscuits.

Il semblait désormais que le navire fût désert. La lumière faisait presque complètement défaut et l'on peut dire que l'hiver avait commencé, bien qu'officiellement il ne le fut que le 1er novembre. A partir de cette date nous ne fîmes plus que deux repas par

jour, tant par économie que pour pouvoir consacrer à nos travaux les quelques heures de crépuscule dont on jouissait encore au milieu de la journée.

Au large, la glace était sans cesse en mouvement, plus ou moins violemment selon l'état des marées et des courants. A partir du milieu d'octobre déjà, la jeune glace qui se formait constamment entre les *floes* était devenue très épaisse. Le bruit qu'elle faisait en se brisant sous la pression des *floes* signalait chaque mouvement de la banquise. C'était d'abord un murmure assez fort, puis, à mesure que le froid devint plus vif, un mugissement rauque, tantôt continu, tantôt intermittent comme un bruit de vagues déferlant sur une grève. Tout l'air en vibrait continuellement et, dans l'obscurité, à travers les rafales de neige, on croyait entendre gronder autour de soi un monstre irrité et menaçant.

Le 31, après dîner, je grimpai jusqu'au poste de vigie que nous avions établi au sommet d'une colline et j'y restai un certain temps assis sur un quartier de roche. Dans un brouillard quasi-lumineux la neige tombait en flocons légers. C'est tout juste si j'arrivais à distinguer les contours du *Roosevelt*. Je cite un passage de mon livre de bord :

« Le *Roosevelt* est à mes pieds, ayant d'un côté le rivage de l' « Ultima Thule » des régions arctiques et de l'autre la grande nappe blanche de la mer Polaire centrale, avec ses mystères et ses terreurs, le théâtre de luttes héroïques qui conserve encore son impéné-

trable secret. Aucun autre navire n'a pénétré si avant dans cette région. Un seul, dans tout le cercle de la mer Polaire, a pu atteindre cette latitude; encore ne s'est-il pas, comme nous, frayé un chemin de haute lutte, mais s'est-il laissé entraîner, impuissant, passif et inerte, par la glace qui l'étreignait.

« Pourtant le *Roosevelt* est bien là, robuste, mais gracieux. Ses mâts élancés percent le brouillard et la neige tombante. A chaque sabord une auréole rouge, tandis que, par la fenêtre de la coquerie, une large traînée de lumière jaune inonde l'avant et va trouer la brume. On dirait un steamer mouillé dans la North River par une nuit sans lune. »

Pendant que je contemple ce spectacle, tout une série de tableaux défile sous mes yeux : les jours radieux que nous passâmes, ma femme et moi, à Bucksport dans le Maine, à voir le robuste navire prendre forme peu à peu, sous l'œil vigilant de son constructeur, le capitaine Dix; le jour du lancement, où Madame Peary, brisant une bouteille toute recouverte de glace sur l'acier de son étrave, lui donna le nom de *Roosevelt*; le port de New-York, avec ses nombreux bâtiments tous empressés à saluer notre départ; la nuit sombre dans le détroit de Belle-Isle; la houle voilée de brouillard dans l'Atlantique et le détroit de Davis; les falaises noires du cap York qui se dressent par tribord devant; la belle journée d'été à la presqu'île Bache; la fameuse bataille livrée aux énormes glaçons alors que nous traversions et que nous retraversions la passe de

Kennedy et le chenal Robesson; la masse imposante du cap Constitution; l'île Franklin et le promontoire Polaris, cependant que notre navire luttait contre le vent du nord qui s'engouffre dans le détroit; les vibrations de ses machines qui semblaient répéter opiniâtrement : Vers le Nord! Vers le Nord! Vers le Nord! enfin, le spectacle qui s'offrit à ma vue par cette matinée grise de septembre, lorsque nous aperçûmes devant nous le rivage septentrional de la terre de Grant, étroitement bloqué par les nappes de glace de la mer Polaire centrale, qui s'étendent vers le nord, à perte de vue.



CHAPITRE IV

L'HIVERNAGE SUR LA TERRE ARCTIQUE

L' « ŒIL » DU « ROOSEVELT ». || DISLOCATION MOMENTANÉE DE LA BANQUISE. || LA CAMPAGNE DE CHASSE. || NOS PRÉPARATIFS EN VUE DU PRINTEMPS. || BONNE HUMEUR DU PERSONNEL. || NOS INQUIÉTUDES CONCERNANT LES CHIENS. || PSYCHOLOGIE D'UN EXPLORATEUR HIVERNANT. || RAIDS D'ESQUIMAUX. || PAR UN BEAU CLAIR DE LUNE. || TOUJOURS LA PRESSION DES GLACES. || LE RÉVEILLON DE LA NUIT DE NOËL. || UNE CHAUDE ALERTE. || LUEURS CRÉPUSCULAIRES ET FIN D'HIVER.

L'HIVER que, pour simplifier les choses, je fais commencer au 1er novembre et se terminer le 7 février, date du retour de mon dernier groupe de chasseurs, fut caractérisé par les mêmes phénomènes, à peu de chose près, que l'automne. L'état de l'atmosphère et de la glace ne changea pas beaucoup ; seulement il faisait, bien entendu, plus froid et la lumière manquait presque totalement.

Cependant le *Roosevelt*, sans cesse battu par le vent et par les glaçons, restait solidement amarré à l'*icefoot*. Il présentait un contraste marqué avec le tableau qu'on se fait habituellement d'un navire bloqué pour l'hiver dans les régions arctiques. On n'avait pas été obligé, dans son cas, de démonter les mâts de hune,

puisqu'il n'en portait pas. Son gréement, léger mais pratique, présentait donc le même aspect qu'en été. Avec ses ponts découverts, le rouf et la dunette protégés seuls par des remparts de neige, le navire aperçu d'une petite distance à travers l'obscurité produisait le même effet qu'en été, lorsqu'il était à flot. Un seul détail caractéristique frappait nos regards. C'était la lampe de la coquerie, « l'œil du *Roosevelt* », comme nous l'appelions qui, nuit et jour, depuis le milieu d'octobre où le soleil nous avait quittés, jusqu'au commencement de mars où il revint, brillait par la fenêtre, illuminant le grand pont et perçant l'obscurité, la neige qui tombait et le brouillard, jusqu'à une distance considérable du navire. Cette bande de lumière dorée se voyait clairement du poste de vigie, jusqu'auquel nous grimpions chaque jour, les uns ou les autres, toutes les fois que le temps le permettait. Elle saluait le retour de nos groupes de chasseurs, arrivant du cap Hécla ou de l'intérieur des terres, aussitôt qu'ils avaient contourné le cap Sheridan.

Pour quiconque croit à ces choses-là, il y avait plusieurs circonstances, dans la position du navire, qui semblaient d'heureux augure. L'avant du *Roosevelt* était constamment orienté vers le nord. De même son « œil » lumineux regardait sans cesse au nord; enfin, le chemin battu par lequel les traîneaux partaient du navire, quelle que fût leur destination, conduisait vers le nord, le long de l'*icefoot*.

Les coups de vent qui nous arrivaient du midi se

déchaînaient avec la même fréquence; ils se firent encore plus violents à mesure que nous avancions vers le cœur de l'hiver. La glace était sans cesse en mouvement, surtout au moment des grandes marées; le mugissement de la banquise augmentait en force et devenait plus menaçant à mesure que la jeune glace se faisait plus épaisse et plus compacte.

Ce mouvement de la glace atteignit son point culminant la nuit de Noël. La banquise se détacha complètement de l'*icefoot* et du flanc extérieur du *Roosevelt*. Autant qu'on pouvait en juger à travers l'obscurité, elle se disloqua complètement dans le voisinage de la côte et à l'entrée du chenal Robesson. Le même état de choses se produisit probablement dans toute la partie de la mer de Lincoln comprise entre le cap Joseph Henry et le cap Bryant et même au delà.

Il se produisait constamment des nappes d'eau libre tantôt sous forme de lacs, tantôt sous celle de canaux.

Le *Roosevelt* eut à subir de nombreuses pressions, dont aucune ne fut très sérieuse, mais qui suffisaient à nous maintenir sans cesse sur le qui-vive. La neige tombée sur le rivage et le long de l'*icefoot* nous obligea d'abord à nous servir de nos *raquettes* canadiennes. Plus tard elle se durcit, sous l'action du vent, au point de supporter le poids d'un homme. Presque toutes les conditions différaient complètement de celles trouvées dans cette région, trente ans auparavant, par l'expédition anglaise. Sous ces latitudes élevées les lunes d'hiver avaient une durée très considérable et un éclat

intense, sauf lorsqu'elles étaient obscurcies par le mauvais temps.

La monotonie habituelle d'un hivernage dans les régions arctiques n'existait guère pour nous. Outre les alertes continuelles que nous procurait le mouvement des glaces, notre horizon était singulièrement élargi grâce aux campements que j'avais établis dans les terres. Le plus important se trouvait au nord du lac Hazen, sur le flanc méridional de la chaîne des monts États-Unis ; il y en avait un autre au commencement du lac, un troisième sur les bords de la rivière Ruggles. On avait construit, de loin en loin, des huttes de neige sur la route qui menait du navire à ces divers campements.

Au commencement de chaque lune, des traîneaux arrivaient de ces différents points. Ils nous apportaient des chargements de viande avec des nouvelles au sujet du résultat de la campagne de chasse pendant les semaines précédentes. Ces traîneaux restaient quelques jours au quartier général; ensuite on les rechargeait et ils emmenaient de nouvelles fournées d'Esquimaux qui allaient séjourner dans l'intérieur jusqu'à la prochaine lune. De cette façon nous avions toujours du nouveau.

Pendant ce temps on travaillait sans relâche à tout préparer en vue de l'expédition en traîneaux que nous devions faire au printemps. On construisit de nouveaux traîneaux ; on confectionna des tentes, des harnais, des traits et des vêtements de fourrure. Pour tous les

ouvrages de couture, les femmes des Esquimaux nous rendirent des services précieux.

Sous la surveillance du second, M. Bartlett, on ouvrit les caisses de pemmican; on en distribua le contenu dans des sacs de toile commodes à manier et à charger sur les traîneaux. Quant à moi, j'avais la haute surveillance de tous ces travaux; je ne cessais de mûrir mes plans, d'imaginer des méthodes nouvelles, de compléter notre équipement.

Jamais je n'ai passé, dans les régions polaires, un hiver aussi libre, au point de vue moral autant que physique, de petits soucis, de privations énervantes. Les membres de l'expédition étaient sympathiques, d'humeur égale, actifs et ardents au travail. L'équipage tout entier s'intéressait à notre projet, il secondait allègrement mes efforts. L'atmosphère du navire était complètement libre de ces petits orages qui viennent trop souvent troubler la bonne harmonie si nécessaire quand un certain nombre d'êtres humains doivent passer ensemble les longs mois de l'hiver arctique.

Le capitaine Bartlett m'épargnait tous les menus soucis se rapportant à la direction du navire. Il mettait à recevoir et à exécuter mes instructions générales une intelligence et une énergie au-dessus de tout éloge. Je sentais que le bien-être physique de mes compagnons ne saurait être confié à de meilleures mains qu'à celles du Dr Wolf; et Marvin se chargea de l'ennuyeuse routine des observations journalières, tout en me rendant d'autres services encore. Enfin Percy, le commis

aux vivres, se montra on ne peut plus zélé à veiller à mon confort matériel.

Toutefois, malgré tous les atouts qu'il puisse avoir dans son jeu, un homme qui ose s'aventurer sérieusement sous ces latitudes élevées doit s'attendre à maintes surprises désagréables. Malgré le soin méticuleux qu'il a mis à tout combiner, à tout prévoir, il se présente toujours certaines anicroches qui menacent de tout gâter.

Mon expédition actuelle ne formait pas une exception à la règle. Outre mes inquiétudes au sujet du navire qui, relativement, n'avaient qu'une importance moindre, je vivais dans un état d'anxiété constante au sujet de mes chiens. Chaque groupe de chasseurs qui rentrait m'annonçait de nouvelles morts parmi mes attelages, jusqu'à ce qu'enfin le nombre en fut réduit à tel point que si la mortalité n'était pas enrayée, il me serait impossible d'exécuter certains travaux essentiels de la campagne projetée pour le printemps.

Toutes ces inquiétudes ne m'empêchaient pas, cependant, d'apporter à notre équipement un certain nombre de perfectionnements qui ne laissèrent pas de nous rendre, par la suite, de réels services. J'imaginai, entre autres, un poêle de campagne à action rapide, chauffé à l'alcool et construit d'après un principe nouveau.

J'apportai aussi certaines modifications à mon plan de campagne et j'élaborai, pour notre expédition sur le *pack* polaire, un système de groupement qui n'est

pas sans mérite sérieux. J'estime que, sans les conditions anormales que nous trouvâmes en ce qui concerne l'état de la glace, notamment la désagrégation du pack par le grand orage du mois d'avril, ce système nous aurait permis d'atteindre le but essentiel de notre voyage.

A ces travaux, à ces inquiétudes et à ces projets venaient se mêler des pensées et des impressions que je rapporte ici parce qu'elles forment une partie intégrante de l'hivernage polaire au même titre que la glace, l'obscurité et le froid; des moments de triomphe et des moments de découragement; des moments d'impatience fébrile où je souhaitais que le jour du départ fût le lendemain; des moments d'inquiétude au sujet de l'avenir où je redoutais de le voir arriver; des pensées et des souvenirs qui se rapportaient à la patrie absente; des rêves et des projets d'avenir. Tantôt les jours s'écoulaient avec la rapidité d'un torrent impétueux, tantôt ils se traînaient avec une lenteur désespérante. C'est alors que le pianola, cadeau princier de M. Bénédict, nous fut surtout précieux, en allégeant la monotonie de ces longues journées et en me permettant de retourner à mon travail avec une nouvelle provision de courage et d'énergie. Pour me délasser quelque peu de mes préoccupations constantes au sujet de la campagne du printemps, je me mis aussi à dessiner les plans d'un nouveau navire propre aux expéditions arctiques ou antarctiques, de coupe et de dimensions semblables à celles du *Roosevelt*, mais avec certaines

améliorations de détail suggérées par l'expérience acquise à bord de ce bâtiment.

Le 1er novembre, j'installai un thermomètre à minima au sommet d'une colline de 410 pieds de haut à un mille environ du *Roosevelt*. Le 2, entre autres travaux, on déballa des bottes de foin dont on avait besoin pour les huttes de neige construites sur le rivage. Le parfum qu'elles répandirent me rappela une foule de lointains souvenirs. Quel contraste que celui de ce paysage glacé, sur lequel pèse une obscurité épaisse, avec les champs ensoleillés de la patrie, où ce foin avait été récolté! Il semble à peine possible que deux régions aussi dissemblables se trouvent sur la même planète.

Le 8, quatre familles d'Esquimaux revinrent du voisinage de la rivière Ruggles. Ils avaient fait une campagne de vingt-sept jours; leur butin se montait à quelque soixante-quinze bœufs musqués, de trente à quarante lièvres et de vingt à vingt-cinq renards. Outre la viande, ils apportaient plusieurs centaines de livres de ces merveilleuses truites saumonées que l'on trouve dans le lac Hazen.

Le 15, il se produisit une aurore boréale différant, par plusieurs de ses caractères, de toutes celles que j'avais vues jusque-là. Elle se manifesta dans l'est, immédiatement au-dessus de quelques nappes d'eau libre, et si bas sur l'horizon qu'elle semblait sortir de l'onde. A des intervalles irréguliers ses faibles lueurs disparaissaient complètement, pour être remplacées

bientôt par une seule tache lumineuse suspendue au-dessus de l'eau, et qui ressemblait à un parhélie peu accentué. De temps à autre, au lieu du parhélie, apparaissait comme un mince trait vertical de lumière plus vive.

Le 19 fut signalé par des variations considérables du baromètre et du thermomètre. Celui-ci tendait à monter, celui-là à descendre. Ces brusques changements furent suivis d'un vent du sud très violent, qui amena la formation d'une zone d'eau libre, large d'un mille, et qui s'étendait depuis le cap Rawson jusqu'au delà du cap Sheridan, dans la direction du cap Henry aussi loin que portait le regard.

Le soir, la vue du haut de la colline est superbe : clair de lune éclatant; bleu sombre du ciel, parsemé de petits nuages argentés; blancheur mate de la banquise coupée de canaux d'un noir d'ébène; formes spectrales du rivage; unique point lumineux brillant sur le pont du *Roosevelt*. Pour jeter une note animée dans le paysage, le vent chargé de neige, avec cependant comme un fond de tiédeur, apporte jusqu'à nous les cris joyeux des petits Esquimaux qui s'ébattent sur le rivage, le bruit des vagues qui déferlent contre les parois de l'*icefoot* et le mugissement rauque du *pack*, entraîné par le flux jusque dans l'entrée du chenal de Robesson.

Le 25, le *Roosevelt* et la glace qui l'entourait, firent entendre des plaintes et des gémissements qui se mêlaient au grondement formidable des gros

glaçons qui se heurtaient en grinçant contre la pointe du cap Sheridan, pendant la plus grande partie du flux.

Nous célébrâmes le Thanksgiving Day en agrémentant notre dîner d'un dessert de plum-pudding et de fondants, suivi d'un bon cigare. Le soir, le docteur nous gratifia d'une audition de graphophone. Le 4 décembre, jour de la nouvelle lune, deux Esquimaux arrivèrent de l'intérieur; ils nous dirent que pendant le dernier mois les chasseurs avaient tué trente-trois bœufs musqués et qu'une quinzaine de chiens avaient encore péri. Dans le courant de décembre, le docteur fit au clair de lune une série de photographies du navire.

Le 16, Henson et six Esquimaux revinrent; il résultait des nouvelles qu'ils apportaient que le butin des chasseurs s'était encore augmenté de vingt bœufs musqués. Cela faisait un total de soixante-deux pièces depuis le départ des chasseurs, le 30 novembre. Ce résultat était des plus satisfaisants, mais il ne suffisait pas à compenser les mauvaises nouvelles au sujet des chiens. Ils nous dirent encore que, sur le versant méridional de la chaîne des monts États-Unis, ils avaient trouvé avec leurs bois entrelacés deux rennes mâles de grande taille que la mort avait supris dans cette position.

Le 17, pendant les marées de syzygie, nouvelle pression plus sérieuse. Le 18, Marvin partit avec quatre Esquimaux pour aller passer deux mois dans les campements du lac Hazen. Le solstice d'hiver tombait le 22. Le soleil, invisible, pour nous bien entendu, atteignait

ce jour-là de grand matin son minimum de déclinaison australe. Il allait désormais se rapprocher lentement de nous. C'est le jour culminant de l'hémisphère boréal, jour qui fait pâlir nos dates et nos jours de fête artificiels, et qui, nulle part, ne joue un rôle aussi important qu'ici, au cœur de la longue nuit hivernale.

Le jour de Noël, vers deux heures du matin, le vent du sud se mit à souffler. Bientôt il fit rage tout autour du navire, chassant la neige devant lui et faisant ronfler les étais et les haubans comme autant de tuyaux d'orgue, pendant que la glace où nous étions emboîtés grinçait et gémissait sous sa formidable poussée. On pourra juger de la violence de cette bourrasque par le fait que la fenêtre de la cabine du capitaine en fut défoncée. A huit heures, le calme s'était rétabli; les étoiles brillaient au ciel; la température était aux environs de — 21°; on n'entendait que le bruissement des vagues contre la paroi opposée du large canal d'eau libre.

Le docteur avait pavoisé les carrés et déballé les cadeaux dont il avait été chargé avant le départ. Il y en avait pour tout le monde, surtout des bonbons et autres friandises envoyés par nos amis parmi lesquels Huyles figurait au premier rang. Pour moi j'eus une bouteille d'excellent champagne de la part des miens; une autre de vieux Tokay de la part d'un ami délicat; deux ou trois lettres; enfin un oreiller rempli d'aiguilles de sapin au parfum pénétrant, qui provenaient d'Eagle Island, et un sachet brodé par la fillette aux yeux bleus



ESQUIMAU PÊCHANT SUR LE LAC HAZEN.



TRUITES SAUMONÉES DU LAC HAZEN.



RETOUR D'UNE PARTIE DE CHASSE AU CAP J. HENRY.
Spécimen de renne d'espèce inconnue.

née elle-même dans les régions de la « Grande Nuit ».

Le dîner de Noël fut un véritable événement, auquel participèrent tous ceux qui se trouvaient à bord, officiers et matelots. Mais nos réjouissances eurent une terminaison inquiétante et complètement inattendue. Après dîner, je me promenai pendant deux heures sur le rivage, absorbé par le flot de pensées qu'avaient éveillées en moi mes lettres et mes cadeaux. Je revins ensuite m'asseoir dans ma cabine et j'écoutai distraitement les morceaux que jouait le graphophone du docteur dans le carré des officiers.

Tout à coup la glace se mit à grincer et à craquer de telle sorte que je me rendis bien vite compte qu'il se passait quelque chose d'insolite. Jamais la seule action des marées n'avait produit un effet pareil. Je sortis sur le gaillard d'arrière, où il me fut possible, non pas seulement d'entendre le grondement sourd de la glace, mais encore de la voir s'agiter violemment sous l'action d'une pression intense. J'appelai le capitaine, je rentrai passer ma pelisse et, après avoir eu la précaution d'éteindre mon feu ainsi que celui de l'atelier voisin et de souffler ma lampe, je passai du logement sur le grand pont.

En y arrivant, je vis que la banquise s'était détachée de la glace côtière. L'épais *floe* qui nous avait emprisonnés au mois de septembre s'éloignait au fil de l'eau, emportant avec lui notre muraille de glace, de sorte que le tribord du navire était complètement

dégarni et que l'eau noire clapotait contre le bordage.

En un espace de temps incroyablement court la glace disparut dans l'obscurité épaisse; l'eau noire sembla s'étendre indéfiniment, reflétant l'image de chaque étoile. Il n'y avait rien à craindre pour l'instant; mais où les choses menaçaient de se gâter, c'était quand la glace allait revenir à la renverse de la marée, et qu'il n'y aurait rien entre le navire et elle pour en arrêter l'élan ou en amortir le choc.

Les Esquimaux couraient de tous côtés dans la plus grande surexcitation. Ils remontaient de l'entrepont leurs enfants et leurs bagages. Ne me souciant pas, en cas de complications sérieuses, d'avoir dans les jambes un tas de femmes et d'enfants, je fis allumer le poële dans la grande hutte construite sur le rivage et j'y expédiai tout le monde avec les lits de couchage et les vêtements. J'envoyai également à terre un des matelots et un Esquimau qui tous deux s'étaient portés malades quelques jours auparavant.

Ces dispositions prises, je fis une tournée d'inspection générale, cherchant à prévoir les dangers qui nous menaçaient et indiquant ce qu'il fallait faire pour parer autant que possible à toutes les éventualités. On renforça les hommes de quart et tout le reste de l'équipage se coucha tout habillé. Le lendemain, matelots, officiers et Esquimaux s'occupèrent activement de rattacher au rivage, par toutes les amarres dont on disposait, l'avant, le milieu et l'arrière du *Roosevelt*, ainsi que le sommet de ses mâts.

Heureusement, le temps se maintint au beau, les températures pas trop basses, et si, le soir, le flux occasionna tout autour de nous beaucoup de mouvement et de bruit, aucune pression ne se fit sentir.

Je ne craignais pas que le *Roosevelt* fût écrasé par l'assaut de la glace ; ce qui m'inquiétait, c'était la possibilité qu'il fût soulevé sur l'*icefoot*, jeté sur le côté, et poussé si avant sur le rivage qu'il nous fût impossible de le remettre à flot plus tard. Il se pouvait encore qu'à n'importe quel moment une tempête particulièrement violente vînt à rompre nos amarres et nous entraînât au milieu du *pack* mouvant, auquel cas nous n'aurions pas une chance sur cent de pouvoir ramener le navire à son emplacement actuel.

Le matin du 28, je fus réveillé par une bouffée de vent du sud qui s'engouffra dans ma cabine par le ventilateur établi au-dessus de la porte. Je me rendis aussitôt sur le pont. Il faisait un temps absolument clair ; un vent léger soufflait de tous les coins du ciel à la fois, cherchant évidemment à rassembler ses forces. A 5 heures du matin, il se mit à souffler du midi en tempête.

Bientôt on n'entendit plus rien que les mugissements de ce vent, pendant que le navire se couvrait d'un linceul de neige. A un moment donné un glaçon qui se trouvait à tribord se mit à gémir et à frotter en grinçant contre la coque du navire.

Craignant de le voir se détacher et rompre nos amarres d'arrière, au cas où notre hélice ou notre

étambot fussent pris dans sa masse, je fis renforcer ces amarres par tous les moyens possibles.

Comme dans toutes les tempêtes, la température se maintenait relativement haute; dans le cas actuel elle varia entre — 14° et — 10°. Autrement notre tâche eût été bien dure et même dangereuse. Un des matelots qui glissa au fond d'une crevasse, à quelques mètres du bateau, ne sut pas s'orienter et ne reconnut son chemin qu'en venant se buter contre les huttes du rivage. De même, quelques Esquimaux qui venaient de ces huttes pour gagner le navire perdirent leur chemin et le cherchèrent longtemps, pour ainsi dire à tâtons, avant de le retrouver. A midi, le vent avait considérablement diminué. Une ancre de bossoir fut fixée au bout de la chaîne de bâbord, placée dans un trou creusé tout exprès dans *l'icefoot*, derrière un énorme glaçon qui y avait échoué, et enfin emprisonnée sous la glace.

Pendant plusieurs heures, le *Roosevelt* éprouva un roulis prononcé, par le fait de la houle produite par la grosse mer qu'on voyait au loin, à l'entrée du canal Robesson.

A la suite de cette tempête, nous fûmes entourés de plus d'eau libre que nous n'en avions vu dans le voisinage depuis notre arrivée. Toute la partie supérieure de la passe était libre; tout était d'un noir intense depuis le cap Rawson jusqu'au cap Sheridan et même au delà.

Le 1er janvier, à trois heures du matin, la glace se rapprocha de nous par tribord avec un mugissement continu, mais le *Roosevelt* la faisait passer sous lui avec

la plus grande facilité. La pression cessa du reste avant que le navire n'eût à soutenir le choc de glaçons un peu épais. Un peu plus tard la banquise s'éloigna de nouveau complètement du rivage.

La nuit du 6 était pour moi un bien désagréable anniversaire. Sept années auparavant je traversais péniblement la baie Lady Franklin par un froid intense et une complète obscurité, pour arriver enfin au Fort Conger les deux pieds gelés.

Le 7, il se produisit une naissance au campement des Esquimaux; c'était une petite fille qui doit certainement avoir ouvert les yeux sous une latitude plus élevée qu'aucun autre enfant au monde. Pendant toute la journée du 9, l'air fut rempli des plaintes et des grincements de la glace, sans pourtant qu'aucune pression se fît sentir autour du navire.

Jusqu'à la fin du mois les mouvements et le bruit de la glace persistèrent presque sans interruption, avec plus ou moins d'intensité, et le *Roosevelt* eut à subir des pressions d'une importance variable. Ce fut pour nous une période pleine d'anxiété. La banquise s'avançait et se retirait avec chaque marée; à tout moment elle pouvait très bien venir donner de toute sa masse contre le flanc du navire. Chacun couchait tout habillé; on avait rempli d'huile toutes les lanternes, toutes les lampes mobiles, et on les avait préparées de manière à pouvoir, le cas échéant, s'en servir à l'instant; on avait, enfin, tout disposé pour pouvoir éteindre les feux à la première alerte.

Le bienheureux crépuscule annonçant le retour de la lumière augmentait régulièrement de jour en jour. Dans le courant de janvier un contingent assez nombreux d'Esquimaux revint au navire, apportant des lettres par lesquelles Marvin nous annonçait la capture de nouveaux bœufs musqués. Enfin, le 7 février, Marvin lui-même nous rejoignit avec le restant des Esquimaux et les chiens. Ils avaient encore tué je ne sais combien de bœufs. Ainsi se termina la campagne d'hiver.



CHAPITRE V

EN TRAINEAU VERS LE POLE

NOUS QUITTONS LE CAP SHERIDAN. ‖ RÉPARTITION DES GROUPES. ‖ SUR LA BANQUISE. ‖ CANAUX ET DIGUES DE PRESSION. ‖ D' « IGLOOS » EN « IGLOOS ». ‖ JE RESTE EN CONTACT AVEC LES DIFFÉRENTS GROUPES. ‖ RENCONTRE D'UN « LAC » INFRANCHISSABLE. ‖ IMMOBILITÉ INSUPPORTABLE. ‖ DÉLIVRANCE ET PASSAGE DU LAC SUR DE LA JEUNE GLACE.

LE 19 février, le capitaine Bartlett se mit en route définitivement pour le cap Hécla. Le groupe Marvin suivit le lendemain, le groupe du docteur le jour suivant, et moi deux jours après.

Lorsque je quittai le *Roosevelt*, un chenal d'eau libre s'étendait du cap Joseph Henry jusqu'au delà des caps Sheridan et Rawson. La partie nord du chenal Robesson était libre de glace. Il régnait une étendue d'eau libre tout le long de la côte du Groenland jusqu'aux falaises Black Horn, voire même jusqu'au cap Bryant. Des nappes d'eau et des canaux se voyaient en grand nombre dans la baie peu profonde comprise entre le cap Henry et le cap Bryant.

J'arrivai en trois étapes au cap Hécla où je trouvai tout mon monde réuni. Notre campement comprenait

le capitaine Bartlett, le Dr Wolf, Marvin, Henson, Clark, Ryan, moi-même, et 21 Esquimaux, accompagnés de 120 chiens. Je me proposais de former un groupe principal et cinq ou six groupes auxiliaires chargés de transporter les approvisionnements et d'assurer mes communications avec une base que j'établirais à la latitude extrême atteinte par le duc des Abruzzes et dont je ferais le point de départ définitif de mon expédition.

Il fut décidé que nous nous engagerions sur la banquise à la pointe Mors, située à 20 milles environ du cap Hécla, dans la direction de l'ouest. On passa deux jours au cap Hécla, à réparer les traîneaux, les harnais et l'équipement, et à modifier l'arrimage des traîneaux. Nous couchâmes dans sept huttes de neige et nous mangeâmes la viande de quatre bœufs musqués, que nos chasseurs abattirent tout près du cap.

Le 25 février, Henson et son groupe partirent en éclaireurs avec trois traîneaux légers. Le groupe du capitaine Bartlett se mit en route le lendemain, puis celui de Clark, ensuite le docteur, et finalement Marvin, Ryan et moi. Pendant notre séjour au cap Hécla une nappe d'eau libre baignait l'*icefoot*, et un grand canal s'étendait du cap vers le nord.

Je cite quelques passages de mon livre de bord :

4 mars. — « Vent d'ouest désagréable ; on est aveuglé par la neige qu'il chasse devant lui. Mes gens qui sont sortis pour donner la pâture aux chiens,

rentrent avec les habits tout blancs de neige. Il va sans dire que nous sommes tous arrêtés par la tempête. A l'heure qu'il est, Henson doit se trouver, sur la banquise, à trois étapes d'ici; Bartlett à deux étapes, le docteur à une. Clark est à la pointe Mors; moi je suis ici avec quatre hommes, et Marvin est sans doute sur la péninsule Fielden.

« Ce n'est pas que j'aie lieu de me plaindre du temps. Depuis le 19 février jusqu'à hier, il n'a pas fait de temps réellement mauvais. Les cinq premières journées que nous avons passées ici ont été tout simplement parfaites, étant donnés la latitude et le moment de l'année. Cela m'a permis de faire partir mes différents groupes et de m'occuper de tous les détails essentiels sans avoir à souffrir des éléments.

« A présent, nous sommes bien pourvus de nourriture; les chiens n'en manquent pas non plus et sont bien abrités. Le vent a refermé tous les canaux, au moins pour l'instant. Ma nouvelle invention, la lampe à alcool, répond à mes espérances; elle nous fait du thé ou du café en un clin d'œil. »

Marvin arriva du navire le 4 mars, à 9 heures du soir. Il amenait avec lui trois Esquimaux et Ryan, le chauffeur désigné pour prendre la place du jeune Percy lequel, par suite d'un accident qu'il avait eu à l'œil, s'était vu forcé de retourner au navire.

Le 5, les huit derniers traîneaux partirent pour la pointe Mors. Je formais l'arrière-garde avec Inueto, car il m'avait fallu veiller à ce que tout fût laissé en

bon état au cap Hécla et fermer soigneusement la hutte de neige permanente, pour empêcher le vent et la neige d'y pénétrer et d'y causer des dégâts.

De violentes bourrasques soufflent du nord-est; la neige nous cingle la figure. Mon traîneau, lourdement chargé d'objets d'équipement de rechange, n'est pas bien d'aplomb et se renverse à tout bout de champ.

J'arrive à la pointe Mors un peu avant minuit, après une étape bonne mais fatigante. Il fait un clair de lune éclatant; l'arc crépusculaire s'étend constamment vers le nord.

Le 6 mars, je quitte la pointe Mors et je m'engage sur la banquise polaire dans la direction du nord.

En 1902, je n'avais quitté le cap Hécla qu'un mois plus tard. Quatre ans auparavant, je partais du port de Payer, le 6 mars, avec dix-huit traîneaux, pour accomplir un voyage qui m'amena à 84°17' de latitude nord, beau voyage, tant au point de vue de la distance que du résultat.

On tarde un peu à se mettre en route. Il est midi avant que nous atteignions le rebord de la banquise polaire, à deux milles environ du rivage. Tout à coup nous apercevons pendant quelques instants le soleil. Il nous envoie ses rayons par une brèche entre les montagnes qui bornent l'horizon vers le midi. Est-ce de bon augure? J'aime à le croire.

Journée idéale, claire, calme et terriblement froide; au sud, le ciel est d'un jaune vif, au nord, couleur de rose, comme mes espérances.

La route est bonne pour commencer, quoique la piste fasse de nombreux crochets. Plus tard, elle devient extrêmement ardue.

Nous arrivons au premier *igloo*[1] de Henson; Marvin, Ryan et moi nous nous y arrêtons, afin d'en construire un second, pendant que nos Esquimaux partent en avant avec des demi-chargements. Ils ont mission d'établir un dépôt d'avant-garde et de s'assurer de l'état de la glace. Au retour, ils nous apprennent que la glace a dû subir une pression depuis la veille, d'où il résulte de nombreuses interruptions de la piste tracée par le groupe qui nous précède. Deux de nos traîneaux ont été fortement endommagés pendant le trajet. Je soupe et je déjeune de thé et de tranches de bœuf gelées, que je mange crues et qui me paraissent excellentes.

7 *mars*. — Encore une belle journée; temps un peu plus doux qu'hier. Un léger brouillard enveloppe la terre et obscurcit un peu la lumière du soleil. Nous parvenons assez facilement jusqu'au dépôt d'avant-garde; après quoi nous retrouvons, non sans peine, la piste sur de la glace nouvellement formée. Pendant que nous traversons cette zone, des mouvements très marqués se produisent. Il se forme autour de nous des canaux et des digues de pression, quelquefois même entre deux traîneaux qui se suivent. On est obligé de donner un bon coup de collier pour arriver à réunir enfin tous les traîneaux sur un fragment d'ancien *floe*,

1. Hutte construite à l'aide de blocs de neige durcie.

large de quelques centaines de mètres, où nous attendons que le mouvement de la glace prenne fin. Ensuite, nous déployant en tirailleurs, nous retrouvons la piste un peu plus loin vers le nord et nous la suivons jusqu'au deuxième *igloo*. Deux Esquimaux et moi nous construisons une deuxième hutte, pendant que Marvin et Ryan retournent avec les autres chercher les demi-chargements laissés la veille au dépôt d'avant-garde. Lorsqu'ils nous rejoignent, ils nous annoncent que la glace est encore en mouvement derrière nous et qu'ils sont arrivés juste à temps pour empêcher que nos approvisionnements ne fussent ensevelis sous une digue de pression.

Le 8, belle journée; vent modéré du nord-ouest; la terre est cachée par les vapeurs s'élevant des crevasses et des canaux, qui se sont formés en grand nombre par suite des mouvements de la glace.

L'étape est relativement facile, sauf dans quelques endroits où de véritables séracs viennent interrompre la piste. Nous avons encore deux traîneaux endommagés; c'est tout au plus s'ils tiennent assez longtemps pour nous permettre d'arriver au campement. Le *floe* où nous nous sommes installés se fend sous une formidable pression; les huttes frémissent et oscillent comme par l'effet d'un tremblement de terre. Quelques-uns des Esquimaux, pris de panique, s'empressent d'en sortir. Les craquements et l'agitation de la banquise persistent pendant toute la durée de notre séjour dans ce camp.

La lumière augmente rapidement, si bien qu'en

donnant à notre *igloo* une fenêtre en glace, on distingue les objets pendant toute la nuit.

Nous nous mettons en route de bonne heure, le 9, malgré un vent du nord-ouest assez violent qui soulève des tourbillons de neige aveuglants. Quelques heures plus tard, je me croise avec le capitaine, qui revient avec son groupe du dépôt installé, d'après mes ordres, au bout de la sixième étape. Il avait quitté Henson la veille, et avait rencontré en route le docteur et Clark, de sorte qu'en quelques instants de conversation il put me renseigner sur la position de tous ceux qui me précédaient et me dire dans quelles conditions s'effectuait leur marche. Il m'annonce que la banquise est partout en mouvement; que le *floe* sur lequel on a établi hier mon dépôt d'avant-garde a été entraîné par la dérive à un bon mille vers le sud-est et que la piste a été interrompue en beaucoup d'endroits. Je lui donne des instructions détaillées et bientôt il a repris le chemin du cap Hécla, où il va chercher un supplément de vivres. La route aujourd'hui a été bonne; par contre, nous avons tout le temps dérivé vers l'est. J'espère qu'après les marées de syzygie la glace deviendra plus stable, si le froid se maintient.

Le 10, la glace est plus calme; il y a peu de vent. La journée est belle, la route relativement unie. Les choses marchent *trop bien*. Je suis assailli par la crainte de l'eau libre un peu plus loin.

Le 11, je rattrapai le docteur et Clark à la « cache » n° 1, ce qui me permit de simplifier et d'alléger un

peu, sous certains rapports, leur travail à tous deux. Pendant les deux journées suivantes, le beau temps continua. Le froid était si intense que le vieux cognac chargé sur mon traîneau ne dégela pas un seul instant.

Le 15, je rattrapai de nouveau le docteur. Son groupe et celui d'Henson étaient campés ensemble, ce dernier prétendant avoir été arrêté par le mauvais temps. Je lui réitérai mes recommandations les plus explicites et le fis repartir.

Pour lui assurer une certaine avance, j'expédiai le groupe Marvin au cap Hécla avec mission de s'y ravitailler, pendant que le groupe Clark et le mien s'occuperaient d'aller chercher les approvisionnements laissés à la cache n° 1 et d'établir un nouveau dépôt d'avant-garde.

Sur ces entrefaites le capitaine nous rejoignit. Il était venu du cap Hécla en six étapes. Ceux de mes gens qui avaient suivi pendant une certaine distance la piste d'Henson nous apprirent que la glace y était meilleure que toute celle que nous avions rencontrée jusque-là.

Après avoir franchi péniblement un mille environ de glace terriblement accidentée, nous débouchons sur une plaine immense qui semble se prolonger à l'infini vers le nord. Cela peut très bien être la glace homogène et unie de la mer Polaire centrale. Dieu le veuille !

18 mars. — Encore une journée superbe, mais le froid est intense. Le cognac reste gelé, le pétrole est blanc et épais. Mes chiens sont très fatigués; ils met-

tent peu d'ardeur à tirer. C'est aussi agaçant de ne pas avancer plus vite sur bonne glace et par un temps pareil que désagréable d'être obligé de rester à l'arrière-garde et de s'occuper de menus détails. Enfin, j'ai la consolation de penser que mes groupes d'avant-garde doivent être déjà à une bonne distance et que bientôt je serai à la place qui me revient, en tête de ligne, respirant à pleins poumons la brise qui souffle directement du pôle, entre lequel et moi il n'existera plus aucun être vivant.

Les journées se passent ainsi dans un va-et-vient perpétuel. Pour moi, je me tiens autant que possible en contact avec les différents groupes. Je pousse en quelque sorte ceux qui me précèdent et tire ceux qui me suivent.

De cette façon, je suis toujours à portée pour remédier aux petits contretemps qui ne peuvent manquer de se produire. Je puis aussi veiller à ce que les distances se maintiennent à peu près égales, de manière à n'avoir à construire que le strict minimum en fait d'*igloos* et à éviter l'encombrement et la confusion qui en résultent presque toujours.

Le travail est dur et le froid se maintient toujours aussi rude, mais tout le monde est ardent et plein d'entrain. Le capitaine, le docteur et Clark ne se relâchent jamais et les Esquimaux se démènent avec leur bonne volonté habituelle.

Le 22, nous établîmes la « cache » n° 2 sur un grand *floe* soigneusement choisi à cet effet.

Pendant que nous nous trouvions à ce campement, le vent se mit à souffler de l'ouest avec une force qui alla toujours croissant pendant toute la journée du 22. L'état de la glace subit des changements considérables. Notre grand *floe* gémit et craqua constamment; les murs de notre hutte se lézardèrent, mais pas assez sérieusement pour qu'on ne pût réparer les dégâts. On construisit des abris pour les chiens et on leur donna double ration.

Je n'ose pas trop me plaindre d'être arrêté aujourd'hui par les éléments, car enfin c'est la première fois depuis mon départ que pareille chose m'arrive. Encore pourrais-je avancer, si c'était absolument nécessaire. Mais tout ce que j'y gagnerais serait de rattraper le capitaine, qui n'a qu'une seule étape d'avance sur moi, et d'avoir à construire un *igloo* supplémentaire, labeur inutile et plus que désagréable par ce temps de neige et de grand vent.

Enfin, nous nous remettons en route. Nous voyons, comme je m'y attendais, que la tempête a profondément modifié la banquise. A 2 milles environ du camp, nous rencontrons un canal de formation récente. Il a bien une centaine de mètres de large et nous donne pas mal de tablature. Nous trouvons moyen, cependant, de le contourner. En deux autres endroits, de monstrueuses digues de pression se présentent en travers de la piste du capitaine. Chaque fois, nous remarquons qu'au nord la glace s'est déplacée vers l'est.

Plusieurs canaux étroits qu'avait franchis le groupe

du capitaine étaient déjà recouverts d'une solide embâcle qui nous permit de passer sans difficulté. A la fin de l'étape, nous établîmes notre campement sur un vieux *floe* très étendu, entre deux énormes *hummocks*.

J'ai beau peiner sans cesse, il m'est impossible, lorsque les conditions sont aussi favorables qu'elles le sont aujourd'hui, de ne pas me laisser aller, tout en marchant, à l'espoir du succès final. Une telle impatience s'empare de moi que j'ai envie de ne pas m'arrêter aux *igloos*, et que je ne pense qu'à brûler les étapes. La nuit, j'ai peine à dormir, en attendant que les chiens soient assez reposés pour pouvoir se remettre en route.

Par moments, je me demande quel effet cela me fera si quelque obstacle impossible à surmonter, — une nappe d'eau libre, une étendue de glace infranchissable ou une chute de neige énorme — vient m'arrêter maintenant où tout paraît si encourageant. Mon cœur se brisera-t-il ou bien un engourdissement de tout mon être me fera-t-il perdre le sentiment des choses ?

A partir de la cache n° 2, nous fournissons rapidement quatre étapes successives, par beau temps. Il y a dix ans, j'aurais affirmé qu'elles étaient de quinze milles chacune. Instruit par l'expérience, je me contente aujourd'hui d'espérer qu'elles en atteignent au moins douze. Pendant la seconde étape, nous rencontrons pas mal de jeune glace qui risque fort de gêner considérablement le capitaine lorsqu'il retournera se ravitailler à la cache n° 2. Un vent un peu fort, en

poussant les gros glaçons qui se trouvent de chaque côté, ferait briser cette glace comme verre. Il n'en resterait ça et là que des débris épars.

Dans un de nos campements nous passons la nuit la plus désagréable qu'il nous ait encore été donné d'éprouver. Nos personnes, tout ce qui nous entoure dans *l'igloo*, sont couverts de givre créé par notre haleine qui se solidifie en quittant nos lèvres. Il semble impossible de tirer de notre poêle assez de chaleur pour faire bouillir du thé. Dans le thermomètre, que je porte sur moi pour l'empêcher de se briser, une bulle d'air s'est formée à la suite d'une chute que j'ai faite, et j'ai le plus grand mal à y porter remède. Il est à peu près certain, toutefois, que la température est dans les environs de — 50°. Pendant ces étapes, plusieurs canaux nous occasionnent beaucoup de pertes de temps. Il faut faire des crochets considérables. Les rapports déposés dans les huttes par Henson et le capitaine indiquent qu'ils ont eu les mêmes difficultés.

25 mars. — Pendant l'étape, nous rencontrons des champs entiers de jeune glace et plusieurs vieux *floes* admirables, surmontés de *hummocks* pareils à des collines. Le soleil remonte peu à peu; bientôt il décrira un cercle complet. A midi, je trouve qu'il y a un peu de chaleur dans ses rayons.

Je m'aperçois à regret de la présence, au-dessus de la banquise, de brouillards ou de vapeurs comme il y en avait pendant deux ou trois jours après que nous nous étions engagés sur la glace. C'est l'indice de

crevasses ou de nappes d'eau ouvertes. Mais ce temps calme et froid est bien ce qu'il faut pour solidifier de plus en plus la glace et nous permettre de la franchir. J'espère qu'il en sera ainsi jusqu'à ce que nous regagnions la terre. Plus il fera froid et calme, mieux cela vaudra. Je ne désire ni vent, ni adoucissement de la température jusqu'à ce que nous soyons revenus à bord.

26 mars. — Journée magnifique; étape admirable; glace parfaite; puis... en plein dans l'obstacle, comme je n'ai cessé de le craindre. Mes rêves, ces jours derniers, ont été trop ambitieux. Cela devait finir ainsi, par le plus cruel des désenchantements.

De bon matin, j'entends avec bonheur le grincement de la glace. Je sors de la hutte, et je m'aperçois que le canal, sur le bord duquel nous avons passé la nuit, s'est suffisamment refermé pour éliminer la glace trop mince. On a bientôt fait de charger les traîneaux et de franchir ce canal. Sur l'autre bord, nous retrouvons la piste du capitaine, qui oblique peu à peu vers l'ouest et va couper plus loin la piste de Henson.

Après avoir rejoint cette dernière nous traversons de grands *floes* anciens dont la surface dure est coupée de digues de pression pas trop difficiles à franchir, et après une étape assez longue nous arrivons à *l'igloo* de Henson.

Le rapport que nous y trouvons nous dit qu'il était ici pendant l'orage du 22, et qu'il est reparti le 25. Un post-scriptum sans date ajoute que nous trouverons

une hutte un peu plus loin et un chenal d'eau libre tout de suite après. Le rapport du capitaine, daté du 25, annonce qu'il allait partir vers midi pour rejoindre Henson.

Nous rentrons nos effets dans la hutte et je me mets à faire du thé. Bientôt Ahngmalokto me dit qu'il croit entendre des chiens à une petite distance. Je lui confie le soin de faire le thé et je pars en reconnaissance.

Je ne tarde pas à rencontrer le capitaine, qui venait justement me trouver. Il m'apprend que trois groupes sont arrêtés en cet endroit par une large nappe d'eau libre qui barre la route et qui s'étend à perte de vue à l'est et à l'ouest. Aussitôt je me mets en devoir de reconnaître ce lac du haut d'un monticule. Il me paraît qu'on aura peut-être la possibilité de le traverser pendant la nuit. La glace qui le ferme au nord se déplace lentement vers l'ouest.

Je dis à Henson de faire faire le guet à ses hommes à tour de rôle et d'avertir tout le monde si une occasion de traverser se présente, afin d'en profiter sans perdre un instant. Puis je retourne à ma hutte.

Le 27, de bon matin, j'allai voir où en étaient les choses. Je rencontrai le capitaine qui venait m'annoncer que Henson était parti pour tâcher de traverser le lac plus à l'ouest et qu'il allait en faire autant.

Lorsqu'il m'eut quitté, je grimpai sur une arête élevée. Ce que je vis ne me rassura que médiocrement. Le lac s'élargissait à vue d'œil. Je redescendis et

j'envoyai dire au capitaine que s'il se trouvait dans l'impossibilité de traverser, il revînt sur ses pas avec tous les autres; que dans ce cas je l'enverrais, lui et Clark, avec leurs groupes chercher des ravitaillements. Les ressources dont je disposais ne me permettaient pas de nourrir tout ce monde ici pendant un temps indéfini.

Le capitaine et Clark se mirent en route avant midi avec sept traîneaux et je m'installai à leur place au bord du lac.

Comme, le 28, il continuait de s'élargir, j'envoyai le reconnaître du côté de l'ouest; il s'élargissait encore dans cette direction; et, à un moment donné, il se séparait en deux bras orientés l'un vers le nord-ouest, l'autre vers le sud-ouest.

Deux Esquimaux que j'envoyai vers l'est revinrent m'informer qu'il était également infranchissable dans cette direction et qu'ils s'étaient trouvés arrêtés par un bras de mer libre orienté vers le sud-est. Le lac s'élargissant sans cesse, la jeune glace n'avait pas le temps de se raffermir.

Dans la soirée, après quelques craquements précurseurs, la glace se rompit autour de nous avec un fracas terrible. L'*igloo* oscilla visiblement. En sortant, je m'aperçus qu'une crevasse d'une douzaine de pieds de largeur s'était ouverte dans notre *floe*, à une petite distance vers le sud, et que nous nous trouvions ainsi séparés du massif principal. Le lendemain, le mouvement de la banquise cessa presque complètement.

L'après-midi du 31, la jeune glace se forma sur le lac, qui avait acquis deux milles de large. Elle était sûre, mais il restait encore une zone centrale large d'une trentaine de mètres, au milieu de laquelle se trouvait un petit canal d'eau libre.

J'envoyai Henson avec un homme et le plus long des traîneaux sur la glace du côté de l'est. Il me dit en revenant que le chenal était en train de se rétrécir et de se ramifier (un de ses bras était orienté vers le S.-E. magnétique).

L'après-midi, je fis tailler à travers la glace accidendentée qui bordait le chenal un passage pour les traîneaux leur permettant d'accéder à la jeune glace. Cela nous permettait de nous remettre enfin en route dès que nous pourrions traverser le chenal.

Dimanche 1er avril. — Journée pour ainsi dire parfaite. Pas le moindre nuage au ciel, soleil radieux et relativement chaud.

C'était grand dommage d'être réduit à l'immobilité par un temps pareil, mais qu'y faire ? D'ailleurs il était impossible de se sentir abattu pendant que le soleil brillait ainsi. Dans le courant de la matinée, la partie centrale du lac se referma suffisamment pour qu'il fût possible de le traverser en marchant les jambes écartées à la façon de l'ours blanc. Par contre un mouvement vers l'est de la glace qui se trouvait plus au nord avait ouvert de l'autre côté du lac un canal d'environ 200 pieds de large, qui nous barrait impitoyablement le passage. La direction du courant était toujours

vers l'ouest. Comme il souffla pendant la journée un petit vent léger du nord-est, du nord et du nord-ouest, j'espérai qu'il aurait pour effet de refermer complètement le lac avant le matin.

Pour passer le temps, et pour nous distraire de l'idée fixe qui nous obsédait, nous nous occupions de faire sécher nos vêtements au soleil et de faire divers petits travaux. C'était énervant de se voir empêché ainsi, des jours et des jours, de se remettre à l'œuvre et d'aller de l'avant, mais il s'en fallait de beaucoup que tout espoir fût perdu. La saison ne faisait que de commencer; hommes et chiens étaient en bonne santé et pleins de force et de courage. J'étais persuadé, d'autre part, qu'après avoir franchi ce passage, que j'appelais déjà dans mon esprit le fleuve Hudson, et qui devait certainement constituer le chenal entre la banquise côtière de la mer de Lincoln et le grand pack polaire, nous trouverions une glace excellente, où notre marche ne serait plus interrompue par la présence d'eau libre.

Je fis préparer deux balises, faites de boîtes de conserves. J'en plaçai une au sommet du monticule que nous appelions l'Observatoire, l'autre sur une éminence plus à l'ouest.

Je cite un passage de mon livre de bord :

« *2 avril.* — Dieu merci, nous avons enfin réussi à franchir le « Fleuve Hudson », après la perte de cinq journées de beau temps. Ryan est arrivé hier soir vers neuf heures. Il a trouvé, nous dit-il, des zones d'eau

libre dans le voisinage des *igloos*, d'où le docteur est reparti en arrière; d'autres, de ce côté-ci de la cache n° 2 et à différents points de la route, entre cette cache et notre campement actuel. Ces nouvelles donnent fort à penser à mes hommes. Le capitaine, que Ryan avait croisé tout près de la cache, avait eu lui aussi beaucoup d'ennuis avec ces canaux. Il avait mis trois jours à se rendre à la cache.

« Par contre il paraît que la glace entre les « *Igloos* du Docteur » et la terre n'a pas bougé, et que le 22, jour du grand orage, le vent ne s'est pas fait sentir près de la côte.

« Mon impatience au sujet de l'état de la glace m'a empêché de dormir. A deux heures du matin, j'ai préparé le déjeuner et envoyé mes deux hommes en reconnaissance. Ils ont tardé beaucoup à revenir, ce qui me fit penser qu'ils ne trouvaient aucun endroit où l'on pût traverser le lac. Finalement ils sont venus m'annoncer qu'ils croyaient qu'un peu plus à l'ouest de notre observatoire la glace pouvait porter.

« En un clin d'œil tout le monde fut sur pied. Je fis passer d'abord tous les traîneaux, avec un chargement léger, et lorsqu'ils revinrent, on chargea au plus vite le restant de nos provisions. Puis je traversai moi-même avec tout mon monde, sauf Ryan et deux de ses hommes qui reprirent le chemin des caches. »

Quand tout se trouva sur l'autre bord, Henson opéra le chargement de ses traîneaux et se mit en route à huit heures du matin. Mes hommes construisirent une

hutte et donnèrent double ration à leurs chiens, pendant que, de mon côté, je disposais le chargement des traîneaux et que j'établissais sur un hummock bien en vue une cache où je déposai tout ce que nous n'emportions pas.

La journée était belle mais plus froide. Vers le nord la glace paraissait bonne. Je fis des vœux pour qu'elle le fût en effet.

Tout dépend souvent du point de vue auquel on est placé. Une fois passé, le large « Fleuve Hudson » me présenta un aspect beaucoup plus agréable que vu de l'autre bord. Avec beaucoup d'imagination en laissant errer mon regard sur son étincelante surface, sur les ombres violettes des bancs de glace qui en formaient le rivage opposé, je lui trouvai même une certaine ressemblance avec l'original.



CHAPITRE VI

LE RECORD DU POLE NORD : 87° 6' L. N.

CONTINUATION DU VOYAGE EN TRAINEAU. || ENDURANCE DES ESQUIMAUX. || UNE TEMPÊTE INTERMINABLE. || PERTE D'UN DÉPOT DE VIVRES. || COMMUNICATIONS COUPÉES AVEC LES GROUPES D'ARRIÈRE. || EN FILE INDIENNE. || TEMPS CLAIR ET ENSOLEILLÉ. || LE SACRIFICE DES CHIENS COMMENCE. || LA DERNIÈRE ÉTAPE. || PAR 87° 6' L. N. || MES IMPRESSIONS. || SUR LA VOIE DU RETOUR.

LA nuit du 2 avril fut belle. Le 3 au matin, le temps se couvrit. Il était noir et menaçant au moment où nous nous mîmes en route. Un vent âpre nous arrivait tout droit du Pôle; plus tard il vira à l'ouest. La banquise, sous la lumière blafarde qui résulte de ces conditions atmosphériques, ne porte que des traces à peine visibles du passage d'Henson, dont nous suivons difficilement la piste. Je m'aperçois que notre grand *floe* formait une île. Une large bande de jeune glace le sépare de tous côtés du pack.

Nous franchissons encore deux ou trois zones de jeune glace; après quoi nous nous trouvons avoir dépassé la région où se sont fait surtout sentir les récentes pressions. Nous marchons à présent sur d'épaisse vieille

glace, recouverte d'une couche de neige plus profonde et plus molle qu'au sud du « Grand Lac ». Nous ne rencontrons point de glace de formation nouvelle et très peu de digues de pression récentes.

Nous arrivons à *l'igloo*, terme de l'étape de Henson. J'y trouve son rapport, où il n'est question que de la route pénible qu'il lui a fallu suivre, de la fatigue qui les accable, lui et ses hommes.

Le soleil, qui désormais ne descend plus à aucun moment au-dessous de l'horizon, perce un instant les nuages pendant que nous installons notre campement.

Toute la nuit, le vent du nord ne cesse de souffler; l'atmosphère s'épaissit.

L'état des choses est le même le 4, lorsque nous nous remettons en route. On a peine à suivre la piste presque effacée par le vent, sans compter les bourrasques de neige qui nous assaillent à tout moment; balayée par le vent dans les endroits unis, elle est arrêtée par les accidents de terrain et y forme une couche profonde et molle.

Certes il y aurait de quoi décourager sérieusement le commun des mortels, mais mes petits « enfants de la glace » à la peau brune ne se laissent pas arrêter pour si peu. Il fait bon voir l'entrain avec lequel ils font franchir à leurs traîneaux les passages les plus difficiles. On dirait qu'ils n'ont fait que cela toute leur vie.

Le vent et la brume recommencèrent pendant la nuit et persistèrent longtemps; nous partîmes le 5 à

3 h. 30 du matin. Ce n'est qu'avec une attention de tous les instants qu'on arrive à suivre la piste. Cet effort continu est très fatigant pour les yeux. Je forme la résolution de l'éviter autant que possible à l'avenir en ne voyageant, par un temps de brouillard, que lorsque j'y serai absolument forcé.

Nous commençons, pendant deux heures, par franchir péniblement une zone accidentée où la neige est profonde. Ensuite nous nous trouvons sur des *floes* anciens à crête bleue, dont quelques-uns sont les plus massifs qu'il m'ait jamais été donné de voir. Ils sont séparés les uns des autres par des digues de pression de formation ancienne.

Je ne suis guère surpris, au bout de six heures de marche, de rattraper Henson et son groupe. Ils ont établi leur campement. « Trop de brouillard pour voir où l'on va; tout le monde plus ou moins inquiet de se trouver si loin; la route pénible », et autres doléances. Mes hommes se mettent à construire un *igloo*. Il ne reste qu'à former des vœux pour que le soleil arrive à dissiper le brouillard, comme il l'a fait la veille, afin qu'on puisse bientôt se remettre en marche. Pendant qu'on bâtit la hutte, une crevasse se forme à grand bruit presque tout autour de l'endroit où nous nous trouvons; le vent augmente de force; une neige épaisse se met à tomber.

Une fois la hutte terminée, mes hommes réparent leurs traîneaux. Toute la nuit le vent d'ouest sévit, la neige tombe à gros flocons serrés. A un moment donné,

probablement à la renverse de la marée, les crevasses se referment bruyamment. Notre *floe* reçoit deux fortes secousses, puis reste immobile, fortement enserré de toutes parts.

Le matin, la banquise se remet en mouvement. *L'igloo* de Henson, qui se trouve plus près que le mien de la digue de pression, s'écroule. Ses hommes en construisent un autre, plus au centre du *floe*, et s'y installent. C'est le moment des grandes marées d'avril. Avec le vent qu'il fait, il est probable que le « Fleuve Hudson » s'est rouvert. Mais à l'heure qu'il est, Marvin et peut-être Clark doivent l'avoir déjà franchi. On peut espérer qu'ils sont en marche sur la grande banquise pour nous rejoindre avec des ravitaillements. Je compte que cette tempête dissipera les brouillards et nous procurera une nouvelle série de beaux jours, qui nous permettront enfin d'accomplir quelque chose d'utile.

Les dix jours d'immobilité forcée du groupe Henson, les sept jours pendant lesquels j'avais été arrêté moi-même, malgré le beau temps, constituaient une perte irréparable. Sans cela, nous aurions déjà dépassé la latitude extrême atteinte par le duc des Abruzzes. Toutefois, même ainsi, j'étais plus avancé de deux degrés que quatre ans avant, lorsqu'à pareille époque je quittai le cap Hécla.

Le vent et la neige persistent pendant toute la nuit du 6 et la matinée du 7. Puis le soleil se montre. Il ne tombe plus de neige, mais le vent n'a pas diminué de

force; il soulève en tourbillon la neige qui couvre la banquise.

C'est à cette date que Nansen atteignit son point extrême. Sans ce maudit « Grand Lac » j'aurais déjà battu le record, au lieu de me trouver moins avancé que lui et réduit de nouveau à l'immobilité. Le vent et le *drift*[1] ne semblent pas vouloir cesser. Il faut pourtant bien qu'ils s'arrêtent tôt ou tard, mais c'est furieusement long.

Toute la nuit, le vent fit entendre sa musique infernale autour de ma hutte et entre les « dents » effilées de la digue de pression auprès de laquelle nous sommes campés. A part les jambes, où j'ai toujours froid quand je ne marche pas, et encore! j'avais si chaud, douillettement couché dans ma hutte, que rien ne venait distraire ma pensée, me faire oublier cet insupportable retard. Il me semblait être là depuis un mois.

Vers le soir, le vent, qui avait soufflé d'abord d'un point un peu au sud de l'ouest magnétique, vira tout à coup plus au sud. Le *drift* se fit moins épais, comme si la plus grande partie de la neige eût enfin trouvé un lieu de repos définitif. Il me sembla aussi que le vent n'avait plus autant de force que le matin.

Nous n'avions observé aucun mouvement de la glace depuis le matin du 6. Cela pouvait s'expliquer de deux manières différentes : ou bien le pack avait rencontré un obstacle du côté de l'est et les *floes* anciens étaient trop compacts pour qu'il pût se tasser davantage, ou

1. Neige que le vent soulève de terre et pousse devant lui.

bien ledit pack, détaché de la glace côtière le long du « Fleuve Hudson », était en train de se mouvoir vers l'est en une seule masse. Je ne pouvais m'empêcher de penser, cependant, que dans ce dernier cas la différence de configuration des *floes*, le plus ou moins de prise qu'ils offraient à l'action du vent ou du courant, ne manquerait pas d'occasionner certains mouvements de la glace ou au moins des contractions plus ou moins perceptibles.

Évidemment l' « Hudson » devait être largement ouvert à l'heure actuelle. Je formais des vœux pour que Marvin et Clark l'eussent franchi à temps. Celui-là devait, dans ce cas, me rattraper avec ses ravitaillements dans un jour ou deux. Par contre, si l'Hudson était ouvert, comme je le pensais, et que mes deux chefs de groupe fussent encore sur l'autre rive, je me verrais dans la nécessité de modifier considérablement mon plan de campagne. La saison était déjà trop avancée pour me permettre de les attendre. Il ne me resterait plus qu'à pousser de l'avant avec les approvisionnements que j'avais avec moi ; à me fier à ma bonne étoile pour trouver la glace en état, et à affronter la certitude d'avoir à fournir des marches longues et pénibles et d'être de nouveau réduit à manger du chien avant de regagner la terre.

10 avril. — Encore une vilaine journée. Le vent n'est pas tout à fait aussi violent, mais il soulève encore suffisamment de *drift* pour qu'il ne puisse être question de se remettre en route.

Je lis dans mon livre de bord : « C'est le sixième jour de cette tempête interminable. Elle ne cessera donc jamais! Le vent et le *drift* persistent toujours avec la même violence. J'ai passé trois heures aujourd'hui à errer à tâtons, parfois à ramper sur les mains et les genoux, d'un bout à l'autre du petit *floe* où nous campons. C'était en partie pour me dérouiller les jambes, en partie parce que je ne tiens plus en place; mais surtout parce que je me suis demandé parfois si un homme plus énergique et mieux trempé se laisserait arrêter ainsi. Mon opinion est faite. *Personne* ne pourrait avancer par le temps qu'il fait, moins à cause du froid, qui pourtant est à considérer, qu'à cause de l'impossibilité matérielle d'avancer. L'homme le plus robuste ne saurait affronter une tempête pareille; l'effort physique aurait bien vite fait de l'épuiser.

Toute la neige nouvelle, voire même une partie de l'ancienne est enlevée de la surface unie des *floes* et amoncelée contre les digues de pression. La trace du passage de mes traîneaux, de mes hommes et de mes chiens se détache nettement en relief. Il y a six ans, à pareille date, je quittais le fort Conger pour gagner la côte du Groenland. »

Enfin, cette inoubliable tempête s'apaise suffisamment pour me permettre de tenter un effort. Après minuit, le vent diminue de violence et, le matin, le soleil brille. Cependant le *drift* est loin d'avoir cessé complètement, tout l'horizon en est noyé.

Peu à peu les choses s'arrangent. Je puis prendre

quelques observations à l'aide de ma lunette méridienne. Impossible, cependant, de me servir encore de l'horizon artificiel. Mes observations me donnent 85° 12′ de latitude. Comme longitude, nous ne nous trouvons que très peu à l'ouest de celle du navire, au cap Sheridan.

Je fais partir aussitôt Henson en avant, avec deux de ses hommes, Panikpah et Pewaktoo. Son troisième homme, Sipsu, et un des miens, Ahngodoblaho, retournent à la rencontre de Marvin, au cas où il se trouverait au nord du « Grand Lac ». S'ils ne le rencontrent pas, ils ont mission de rapporter les approvisionnements laissés dans la petite cache établie en deçà de l' « Hudson ».

La tempête a heureusement rendu la marche plus facile. Partout où la neige n'a pas été enlevée complètement et les vieux *floes* mis à nu, elle a été durcie à souhait. Dans les zones de pression, les aspérités et les accidents de terrain disparaissent sous une couche épaisse de neige tassée et battue au point de pouvoir supporter le poids d'un mulet. La piste que nous traçons est beaucoup plus distincte qu'il y a six jours. Vers le nord, un immense *floe* s'étend à perte de vue.

Cette journée d'avril me rappelle étonnamment l'*inlandsis* du Groenland. Même ciel bleu, avec brise égale soufflant de l'O.-S.-O. et chassant le *drift* à ras du sol. Nous sommes enveloppés, pendant plusieurs heures, par une brume épaisse, occasionnée probablement par des canaux ouverts.

J'avais eu bien raison d'escompter la perte de mes provisions laissées auprès du grand chenal. Peu après minuit, mes deux hommes reviennent m'annoncer qu'ils ont perdu la piste au delà du premier *igloo* et que, de plus, ils se sont bientôt trouvés arrêtés par de l'eau libre et une glace complètement désagrégée, s'étendant aussi loin que portait la vue du sommet des monticules les plus élevés.

Il est clair qu'il ne me faut plus compter désormais sur des ravitaillements ou des renforts. Je n'ai plus qu'à me lancer en avant au petit bonheur, avec les hommes, l'équipement et les vivres que j'ai sous la main. Malheureusement mon groupe est plus nombreux qu'il ne le faudrait; nous sommes huit en tout. Par contre les provisions laissent beaucoup à désirer comme quantité. Je donne à souper à mes hommes et je me recouche pendant qu'ils prennent quelques heures de sommeil. Je n'ai pas à réfléchir ni à me perdre en regrets stériles; le cas est prévu depuis longtemps.

Le matin de bonne heure, nous nous mettons en route. Nous abandonnons tout ce dont nous n'avons pas absolument besoin.

Notre première étape est de dix heures. La boussole à la main, j'ouvre la marche, par moments au pas de gymnastique. Les traîneaux me suivent en file indienne; les conducteurs courent à côté ou derrière. Nous courons ainsi trente milles, quarante à ce que disent mes Esquimaux.

Le lendemain il ventait ferme de l'O.-S.-O. magné-

tique. Il sévissait un *drift* assez abondant, mais nous n'allions pas perdre notre temps au campement, tant qu'il était le moins du monde possible de voyager.

Quatre heures et demie après le départ, nous rejoignîmes Henson, sur le bord d'un chenal fermé, où il était campé depuis vingt heures. Il soutint, ainsi que ses hommes, qu'il ne faisait que de se fermer lorsque j'étais arrivé. En me voyant repartir, ils attelèrent leurs chiens et emboîtèrent le pas. Sans ralentir notre allure, nous marchons pendant dix heures, puis nous campons par un brouillard intense. Pendant le trajet, nous avons traversé plusieurs grands *floes* unis qui avaient bien l'air, comme le firent observer mes Esquimaux, de ne jamais bouger, même en été. Il nous a fallu franchir également onze canaux, qui ne nous ont cependant pas donné énormément de mal. Il suffisait toujours de faire un petit crochet, à droite ou à gauche, pour trouver moyen de passer. Nous observons plusieurs grands glaçons qui ont un peu l'aspect d'icebergs. Ils sont décolorés par le sable qu'ils contiennent, ce qui fait dire à mes Esquimaux qu'on pourrait croire que la terre est proche. Nous avons encore été bon train pendant cette étape. Je suis persuadé que nous avons bien couvert trente milles, peut-être même davantage.

Quand nous repartons le lendemain, le temps est clair et ensoleillé; le vent et le *drift* sont presque tombés. Mais, à midi, un banc épais de nuages assombrit l'horizon du côté de l'ouest, le vent souffle plus fort. Au bout de l'étape, nous campons sur le bord

d'un canal ouvert qui a bien cinquante pieds de largeur.

Nous restons plus longtemps que d'habitude dans ce camp par suite de la persistance du vent et de la neige. Pendant que nous y séjournons, nous nous décidons à abattre six de nos chiens, qui sont à bout de forces. On les donne en pâture à leurs camarades, afin d'économiser d'autant notre mince provision de pemmican. En les écorchant, mes hommes s'aperçoivent de leur état squelettique. Ils en ressentent aussitôt une espèce de panique, s'écrient que tout le troupeau peut y passer à n'importe quel moment, qu'il faut s'en retourner sans perdre un instant. Je leur apprends que telle n'est pas du tout mon idée; que je n'ai pas la moindre intention de rebrousser chemin avant d'avoir encore fourni au moins cinq étapes vers le nord.

20 avril. — Le vent est tombé pendant la nuit; ce matin on distingue assez bien la position du soleil. Comme je l'espérais, nous n'éprouvons pas de difficulté bien sérieuse à franchir le canal. Sur l'autre rive, nous traversons d'abord une zone très accidentée, des digues de pression, des amas de neige d'une grande profondeur. Ensuite, pendant le reste de l'étape, la glace est très convenable.

C'est la première journée absolument calme depuis que nous avons quitté le « Grand Lac ». Ciel pur, à part quelques-uns de ces petits nuages élevés, appelés *cirrus*, et constitués par de fines aiguilles de glace. Ces nuages voguent de l'est à l'ouest. Nous rencontrons

beaucoup de glace unie, formée pendant l'hiver, d'autre vieille de quelques jours seulement. Absence de *floes* anciens. Nous marchons depuis dix heures de temps; nous ne devons pas être loin du point extrême atteint par l'expédition du duc des Abruzzes.

A mesure que nous avançons, l'état de la banquise est de plus en plus favorable. Les *floes* semblent devenir plus fréquents, les digues de pression se font plus rares. Par contre, les crevasses, les canaux étroits se multiplient; ils sont presque tous en mouvement. Ces crevasses sont régulièrement orientées à angle droit de la direction que nous suivons; toujours la rive septentrionale se meut plus rapidement vers l'est que la méridionale.

Le 20 avril, nous arrivâmes dans une région tout entrecoupée de canaux ouverts, orientés presque directement du nord au sud. En même temps le mouvement de la glace devenait plus prononcé. Nous nous engageons entre ces canaux et nous accomplissons une marche forcée. Puis, nous nous arrêtons quelques heures pour dormir, après quoi nous repartons bientôt après minuit et ne nous arrêtons que quelques minutes avant midi, le 21.

J'aurais voulu pouvoir tout laisser au campement et fournir cette dernière étape avec un seul traîneau vide et un ou deux compagnons seulement. Malheureusement, l'état de la glace ne me permettait pas de le risquer, et pendant le trajet j'eus lieu de me féliciter de ne pas avoir suivi mon idée. Je ne sais d'ailleurs pas si

aucun des Esquimaux aurait consenti à rester en arrière. Pendant cette dernière marche, nous avons traversé quatorze crevasses ou canaux étroits qui, presque sans exception, étaient tous en mouvement.

Une fois mes observations prises et les calculs rapidement exécutés, je constate que nous avons atteint le 87°6′ de latitude nord. Nous avions donc battu le record, ce dont je remerciai Dieu d'aussi bonne grâce que possible; je sentais, hélas! que ce succès relatif n'était qu'une mince consolation pour la perte de l'honneur insigne que je convoitais depuis tant d'années et pour lequel j'avais, au cours de cette expédition, fait tant d'efforts pour ainsi dire surhumains.

C'est à mes yeux un exemple frappant du caractère incertain et complexe de la nature humaine, que de constater que je n'éprouvai nullement cette joie débordante que je pouvais m'attendre à ressentir. Par le fait, mes sentiments étaient tout autres. La cruelle déception qui m'atteignait, à laquelle venait s'ajouter sans doute l'épuisement physique résultant de l'effort considérable qu'il avait fallu fournir pendant les dernières étapes et du manque de nourriture suffisante, me valut l'accès de découragement le plus profond que j'eusse ressenti pendant toute la durée de l'expédition.

Comme on se l'imagine, j'aurais donné tout au monde pour pousser un peu plus loin. Mais j'avais sous les yeux l'épuisement de mes compagnons, l'aspect lamentable de mes chiens qui n'avaient littéralement

plus que la peau et les os. Je me rappelai les trains de glace en dérive que nous avions franchis pour venir jusqu'ici, le « Grand Lac » qui nous séparait de la terre la plus proche, et qui allait, sans doute, nous arrêter encore au retour. Bref, je compris que j'avais comblé la mesure et j'annonçai à mes hommes que nous allions rebrousser chemin.

Choisissant le monticule le plus élevé qui se trouvât dans le voisinage, nous y plantâmes nos drapeaux. A une trentaine de mètres plus loin, je déposai une bouteille contenant un compte rendu très bref de notre voyage et un fragment du drapeau de soie que six ans auparavant j'avais porté avec moi autour de l'extrémité septentrionale du Groenland. Puis, nous prîmes la route du retour.



CHAPITRE VII

DU 87°6' L. N. A LA COTE DU GROENLAND

La détente du retour. ‖ Je souffre cruellement des yeux. ‖ En avant-garde. ‖ Mauvais temps et Famine. ‖ Vers le Groenland pour corriger la dérive. ‖ Diminution progressive du nombre des Chiens. ‖ Le passage du « Styx ». ‖ Soupir de soulagement. ‖ Une glace impraticable. ‖ En vue du Groenland.

A partir du moment où nous avions quitté le « Camp de la Tempête », le vent n'avait pas cessé de souffler avec plus ou moins de violence d'un point légèrement au sud de l'ouest magnétique. A présent, pendant que nous revenions sur nos pas, il nous prenait par le côté, nous jetant au visage de fines parcelles de neige qui nous brûlaient comme des aiguilles rougies au feu.

Nous avions déjà fourni ce jour-là une bonne étape. Il nous fallait maintenant la répéter en sens inverse sans avoir pris de repos ni de nourriture. Lorsqu'enfin, traînant la jambe, nous arrivâmes au campement, j'étais presque aveugle à force d'avoir eu les yeux fouettés par le vent et par la neige, épuisé par la faim et par la fatigue.

Dans les expéditions de ce genre, le retour est ce qu'il y a toujours de plus pénible. Tant qu'on avance vers son but, on est soutenu par l'ambition, par l'espoir de la réussite. Quand on revient sur ses pas, la réaction se fait sentir. On a les pieds lourds comme du plomb.

Des quatorze crevasses ou canaux étroits franchis à l'aller dans cette dernière étape, onze s'étaient profondément modifiés pendant les quelques heures qui s'étaient écoulées depuis. Deux ou trois d'entre eux avaient subi des changements tels que nous eûmes beaucoup de peine à retrouver la piste sur la rive méridionale.

Une fois que je me trouvai dans la hutte et que la lampe fut allumée pour faire bouillir l'eau pour le thé, mes yeux me firent si cruellement souffrir, que dans ma douleur je me roulai sur les couvertures qui nous servaient de lits, et je laissai à Ahngmalokto le soin de faire le thé. Pendant une heure ou plus, je craignis que le vent et la neige, joints à la fatigue résultant des observations qu'il avait fallu prendre, ne m'eussent occasionné une ophtalmie aiguë. Je plongeai à maintes reprises mes yeux dans la neige à moitié gelée et les y maintins au point d'en avoir les paupières tout engourdies.

Ce traitement héroïque finit par me procurer un peu de soulagement. Bientôt l'excès de ma fatigue me fit tomber dans un profond sommeil. Regrets stériles, découragement intense, tout fut oublié dans

cet anéantissement d'un corps auquel j'avais trop demandé.

Nous nous accordâmes ici un repos de plusieurs heures, le dernier que nous devions goûter pendant un certain temps, puis nous repartîmes grand train.

Au plus profond de mon cœur, l'espoir entretenait encore l'illusion que peut-être Marvin avait tout de même pu franchir le « Grand Lac » avant le commencement de l'orage. Peut-être avait-il poussé jusqu'au camp de la Tempête et y avait-il déposé des vivres à notre intention suivant les instructions que j'y avais laissées pour lui.

Je tenais donc essentiellement à ne pas m'écarter de la route que nous avions suivie en venant, au moins avant d'avoir dépassé le camp de la Tempête. Maintenant que le nombre de mes chiens était tellement réduit et que j'avais abandonné un certain nombre de mes traîneaux, j'avais plus d'hommes qu'il n'en fallait pour s'occuper de ceux qui restaient. Je choisis donc, parmi mes Esquimaux, deux des chercheurs de piste les plus expérimentés, et les fis marcher à mes côtés, à quelques centaines de mètres en avant des traîneaux.

Nous allions ainsi, tous les trois, les yeux rivés sur la glace, relevant les moindres indices qui nous permettaient de suivre la bonne route. Quand, par suite du mouvement de la banquise, la piste venait à manquer, nous nous déployions en tirailleurs, obliquant toujours à droite, vers le sud-ouest, jusqu'à ce que nous l'eussions retrouvée.

Aussitôt qu'on arrivait à une crevasse ou à un canal ouvert, trop larges pour qu'on pût les franchir, mes Esquimaux partaient en courant l'un à droite, l'autre à gauche. Le premier qui trouvait un passage praticable, le signalait, en agitant le bras, aux traîneaux restés en arrière, et ceux-ci se dirigeaient en droite ligne vers l'endroit désigné. On traversait le canal, on retrouvait la piste sur la rive opposée, et on repartait de plus belle. De cette façon les traîneaux ne perdaient pas de temps, ce qui nous permettait d'aller aussi vite au retour qu'en venant, et cela malgré les mouvements déconcertants de la glace et la nécessité de ne pas nous écarter de la piste. Tous trois nous prenions souvent, au pas de gymnastique, une avance considérable, afin de pouvoir reconnaître les obstacles avant l'arrivée des traîneaux. Au bout de chaque étape, nous arrivions à la hutte absolument épuisés, les yeux brûlés par la neige et par le vent, trop heureux encore de n'avoir pas en plus à nous livrer à la fatigante besogne de construire un *igloo*.

Au retour comme à l'aller, il se passait à peine une heure où le vent cessât de siffler à nos oreilles et de nous cingler la figure. La dernière étape, qui nous conduisit jusqu'au camp de la Tempête, se fit par une tourmente de neige si aveuglante que seuls des Esquimaux, et des plus habiles encore, eussent pu suivre la piste durant cinq minutes.

Il va sans dire que nous ne trouvâmes pas trace de provisions. Les *igloos* étaient couverts à l'in-

térieur de cristaux de glace et presque remplis par la neige qu'y avait fait pénétrer le vent. Ils ne nous en parurent pas moins des refuges bénis contre les éléments qui hurlaient au dehors.

Ce jour-là, Ootah fut le plus heureux de nous tous. Un peu avant d'arriver aux *igloos*, il avait aperçu sur la neige un petit fragment de pemmican, pauvre miette tombée inaperçue d'un traîneau, lorsque nous avions quitté le camp à l'aller. Il s'était jeté dessus et l'avait avalé gloutonnement, tout comme l'eût fait un de ses propres chiens.

Nous fûmes arrêtés ici pendant vingt-quatre heures par le mauvais temps ; la banquise ne cessait pas de geindre et de grincer de la façon que nous connaissions si bien.

En repartant, je traçai la route en ligne droite vers la côte du Groenland. J'étais seul à savoir combien nous avions été entraînés à l'est, hors de notre chemin, par la dérive, et que notre seul espoir de salut était de nous efforcer d'atteindre le Groenland et ses bœufs musqués. Mes Esquimaux se figuraient que nous nous dirigions vers la terre de Grant d'où nous étions partis. Une étrange confusion d'idées leur faisait même croire fermement que nous avions dérivé vers l'ouest. Ils s'appuyaient sur un fait qu'ils disaient avoir observé avant que je les eusse rejoints sur les bords du « Grand Lac », à savoir que, pendant ce temps, le rivage septentrional n'avait cessé de se mouvoir avec une certaine vitesse dans cette direction.

LA « CICATRICE » DU GRAND LAC

Nous arrivâmes ce jour-là dans la région où mes Esquimaux avait été arrêtés dans leur tentative de se ravitailler à la cache établie en deça du Grand Lac. Je ne fus pas trop surpris, je l'avoue, de la stupéfaction, je dirai même de l'horreur qui se peignit sur le visage de mes hommes. Il n'existait pas d'eau libre à l'heure actuelle, mais je renonce à décrire le chaos formé par l'amoncellement de glaçons brisés et soulevés en des séracs comme j'en ai rarement vus. Naturellement on ne pouvait avancer que très lentement ; il fallait tout le temps s'ouvrir un chemin à coups de piolet. On arriva cependant, à force d'énergie et de courage, à surmonter cet obstacle en une seule étape.

Trois jours après avoir quitté le « Camp de la Tempête » nous rencontrâmes la « cicatrice » du « Grand Lac ». J'entends par cicatrice l'endroit où les deux rives du lac, rapprochées par une pression, avaient été comme soudées l'une à l'autre par la gelée. Il n'y avait pas à s'y tromper, et j'eus la faiblesse de me laisser aller à croire que cet obstacle était enfin derrière nous et que nous n'avions plus à le redouter. Évidemment j'avais tort ; j'avais suffisamment d'expérience pour savoir que dans les régions arctiques il ne faut jamais s'attendre qu'à des surprises désagréables.

Pendant la deuxième étape, après avoir franchi cette « cicatrice », nous nous trouvâmes au milieu de digues de pression énormes, orientées dans tous les sens. C'était un signe bien mauvais ; aussi ne fus-je pas trop surpris, quelques heures plus tard, lorsqu'un de mes Esqui-

maux, envoyé en éclaireur, me fit, du sommet d'un monticule, le signal qui voulait dire : « eau libre ». Je le rejoins aussitôt et qu'est-ce que j'aperçois? Notre vieil ennemi, le Grand Lac, dont les eaux noires, d'un demi-mille de largeur peut-être, s'étendaient à perte de vue vers l'est et vers l'ouest, nous barrant absolument le chemin. Il se trouvait à trente ou quarante milles plus au sud que lorsque nous l'avions franchi à l'aller, mais c'était incontestablement le même lac.

Je pris la direction de l'est. Un des Esquimaux se tint aussi près du lac que possible, à la recherche d'un endroit où l'on pût le traverser. Les traîneaux, par contre, suivaient parallèlement, mais à une petite distance, où la glace était meilleure. A un moment donné, il nous fait entendre par un signal qu'il a trouvé. Vain espoir! Lorsque les traîneaux s'approchent, on s'aperçoit qu'il n'y a pas moyen de passer.

Le lendemain, on continua à s'avancer vers l'est. On finit par trouver, en travers du lac, une étendue de glace disloquée, à peine assez épaisse pour supporter notre poids. On se hâte d'y pousser les traîneaux. Nous ne sommes plus qu'à quelques mètres de la glace ferme qui constitue l'autre bord, lorsque nous sentons notre pont fragile s'effondrer sous nos pieds. Il nous faut revenir en arrière précipitamment, trop heureux de nous tirer sains et saufs de ce mauvais pas.

Nous voilà donc arrêtés encore une fois, forcés de camper sur un vieux *floe*, borné d'un côté par le lac qui va s'élargissant, et des trois autres par des séracs

comme on en voit dans les Alpes. La dérive nous entraîne lentement vers l'est.

A l'aller, pendant les belles journées d'avril où, dévorés d'impatience, nous avions été retenus sur l'autre rive, celle où nous nous trouvions à présent paraissait à nos yeux une véritable terre promise. En l'atteignant, mon ravissement avait été tel que j'avais donné à cette nappe d'eau le nom de « Fleuve Hudson ».

Combien elle paraît différente aujourd'hui, vue de ce triste campement ! Au delà de cette rive lointaine, la patrie, les êtres aimés, la vie peut-être. Au lieu qu'ici c'est la glace sans bornes, une mort lente et douloureuse. Il n'y a décidément qu'un seul nom qui convienne à ces eaux noires — le Styx !

Chaque jour le nombre de mes chiens diminue ; nous brisons des traîneaux pour faire cuire celles d'entre les bêtes que nous mangeons nous-mêmes. Je me hâte d'ajouter que, personnellement, je n'ai aucune répugnance à manger du chien, pourvu qu'il y en ait assez. On n'est pas longtemps au milieu des glaces sans en arriver à ne considérer, en matière de nourriture, que la question de la quantité.

Un matin, nous voyons que des canaux se sont formés tout autour du glaçon sur lequel nous campons. Nous sommes sur une île de deux ou trois milles de diamètre.

Dans l'après-midi, deux Esquimaux, que j'avais envoyés en reconnaissance du côté de l'est, reviennent tout haletants m'annoncer qu'à quelques milles du

camp, une mince couche de jeune glace s'est formée sur toute la longueur du lac, un peu plus de deux milles. Ils pensent que cette glace porterait, à condition de nous servir de nos raquettes. Sans perdre un instant, nous courons à l'endroit indiqué. L'occasion pourrait très bien ne pas se représenter. Je donne l'ordre de mettre les raquettes et de risquer l'aventure. Je fixe les courroies des miennes avec plus de soin que je n'en ai jamais mis et je crois bien que chacun en fit autant de son côté. Nous sentons tous qu'une chute, un faux pas, suffirait à nous perdre. Nous avons essayé la glace et nous savons que, sans raquettes, elle ne supporterait pas un instant notre poids.

Nous partons. C'est Panikpah, le plus léger de nous tous, et aussi le plus expérimenté, qui ouvre la marche. Les quelques chiens qui restent, attelés au traîneau à patins longs et larges, le « Morris K. Jesup », le suivent. Enfin, à quelque distance du traîneau, déployés en tirailleurs sur une seule ligne à dix-sept ou vingt mètres d'intervalle, viennent les autres membres de l'expédition. Nous traversons en silence. Chacun est absorbé par ses propres pensées et par le souci de surveiller ses raquettes. Je dirai franchement pour ma part que je ne tiendrais pas à recommencer l'expérience. Une fois lancé, on ne pouvait pas s'arrêter, on ne pouvait pas soulever ses raquettes. Il s'agissait de les faire glisser l'une après l'autre avec les plus grandes précautions, en ayant soin de ne pas appuyer plus fort sur l'une que sur l'autre. Chaque fois

qu'on avance un pied, il se forme de chaque côté de petites ondulations sur la mince pellicule qui recouvre l'eau noire. Quant au traîneau il est précédé et suivi d'une grosse houle.

C'est la première fois, dans tout le cours de mes voyages arctiques que je me prends à douter du succès. Je ne puis m'empêcher, lorsqu'au beau milieu du lac je sens deux fois de suite enfoncer la pointe d'une de mes raquettes, de penser : « C'est la fin ». Un peu plus tard, j'entends un cri. Spontanément les paroles me montent aux lèvres : « Dieu lui soit en aide ! Lequel est-ce ? » Je n'ose toutefois détacher mes yeux de mes raquettes, que je continue à faire glisser du même mouvement égal et régulier.

Lorsqu'enfin nous abordons sur la glace compacte qui forme la rive méridionale du lac, je perçois nettement le soupir de soulagement que poussent mes voisins de droite et de gauche. Je dois ajouter que je partage entièrement leur satisfaction. Le cri que j'avais entendu était échappé à un de mes hommes dont une raquette avait troué la glace, comme il m'était arrivé à moi-même.

Le détail que je vais citer met en lumière le tempérament spécial qui rend les Esquimaux si aptes aux explorations polaires. Le premier mécanicien du bord était, on se le rappelle peut-être, un homme assez puissant, qui pesait dans les 108 kilos. Tout en détachant ses raquettes, un de mes hommes, Ahngmalokto, se tourna vers moi et me dit : « Pearyaksoah, si le

premier mécanicien avait été avec nous, c'est là en bas qu'il serait à présent, n'est-ce pas ? » Et il désignait les profondeurs du lac. Il est certain qu'Ahngmalokto avait parfaitement raison.

Après avoir détaché nos raquettes, nous nous retournons un instant avant de prendre la direction du midi. Un étroit sillon noir sépare en deux le pont fragile sur lequel nous avons passé. Le lac a recommencé à s'élargir, et ce sillon c'est notre traîneau qui l'a creusé.

La glace qui se présente à nos yeux sur le rivage méridional du lac, est dans un abominable état. Nous grimpons au sommet du massif le plus élevé pour tâcher de découvrir la meilleure route à suivre. Jusqu'à l'horizon, et même au delà, s'étend un fouillis inextricable de glaçons, tel que je n'en ai jamais vu et que j'espère n'en jamais revoir. Il y en a de toutes les dimensions, depuis la grosseur d'un pavé jusqu'à celle du dôme du Capitole, je n'exagère nullement. Et tout cela a été arrondi, broyé, entre les formidables mâchoires du « Grand Lac » dans les moments où elles se sont refermées l'une sur l'autre avec une puissance irrésistible.

Il semblait qu'à moins d'avoir des ailes, il fût impossible de se tirer de là. Je me tournai vers mes hommes pour leur adresser quelques paroles d'encouragement. Ce n'était pas la peine. Déjà leurs yeux avaient pris cette expression résolue des gens qui vont affronter hardiment les plus grands dangers. Je la connaissais bien, cette expression pour l'avoir vue sur leur visage

lorsque nous étions entourés d'un troupeau de morses ivres de fureur ou qu'il avait fallu recevoir de pied ferme l'assaut d'un ours blessé.

Au cours de cette étape, de la suivante et d'une partie d'une autre encore, il nous fallut faire des efforts inouïs pour avancer pas à pas à travers cette interminable forêt de glaçons. Nous glissions sans cesse, et ces chutes répétées n'allaient pas sans nous infliger plus d'une meurtrissure douloureuse. J'eus lieu de regretter plus d'une fois la maigreur de mes jambes, et en arrivant au camp, ce n'est pas une exagération de dire que les mâchoires me faisaient mal à force de serrer les dents, lorsqu'il avait fallu faire un effort plus violent que les autres.

L'étape qui suivit celle où nous avions enfin franchi la limite de cette zone de séracs nous amena en vue des montagnes du Groenland, dont les cimes neigeuses surgirent à l'horizon à la grande satisfaction de mes hommes. L'un d'eux avait bien dit pendant que nous étions encore au nord du Grand Lac, qu'il apercevait du haut d'un monticule des nuages annonçant la proximité de la terre. Pour moi, je ne voyais rien du tout, et comme d'autre part ses camarades n'en étaient pas bien sûrs, je n'y avais pas trop fait attention. A présent il n'y avait plus à en douter, et, pour comble de bonheur, l'état de la glace devenait de plus en plus favorable. Nous ne rencontrions que peu de canaux; encore étaient-ils étroits et faciles à traverser. Au bout d'un certain temps, ils finirent même par dis-

paraître complètement. Nous ne constations plus de mouvements dans la glace et je me rendis compte que nous nous trouvions sous le cap Morris Jesup. Il n'y avait donc plus à craindre que la dérive ne nous entraînât au delà de ce promontoire, jusque dans la mer du Groenland oriental.

Pendant l'étape qui suivit celle où nous avions aperçu la terre, nous rencontrâmes un tronc d'arbre incrusté dans un grand *floe*. La partie qui dépassait la glace avait de neuf à dix pieds de long; le diamètre, au niveau de la glace, était de 25 à 30 centimètres. C'était du bois tendre, probablement du sapin; nous en emportâmes un fragment afin de pouvoir l'identifier plus tard.

La terre semblait ensorcelée. Nous avions beau avancer vers elle toute la journée, on eût dit qu'elle reculait d'autant pendant la nuit. Peu à peu, cependant, on commença à en distinguer plus nettement les contours. Je me dirigeai en droite ligne vers le cap Neumayer, sous lequel le rivage s'élève en pente douce entrecoupée de molles ondulations. J'étais persuadé que nous y trouverions quelques lièvres et j'espérais rencontrer des bœufs musqués un peu plus loin, auprès du goulet Mascart.

Enfin nous nous hissons péniblement sur l'*icefoot* du cap. Moins d'une heure après, nous avions tué quatre lièvres. Je puis assurer à mes lecteurs qu'ils nous parurent tout ce qu'il y a de plus délicieux, quand bien même leur saveur n'eût pas été rehaussée par une

cuisine savante. Nous les mangeâmes crus, sans même un grain de sel!

Peu de temps avant d'avoir atteint le rivage, nous avions rencontré une piste de traîneau récente, parallèle au rivage et qui se dirigeait vers l'est. Je crus un instant que c'était peut-être un groupe venu du navire à notre recherche; un examen plus attentif ne tarda pas à me désabuser. Je compris que cela ne signifiait rien de tel. On distingue les traces de trois chiens légers attelés à un seul traîneau, suivi de quatre hommes, dont l'allure était lente et les pas irréguliers. Je pensai que ce devait être Marvin et ses hommes.

Aussitôt que nous eûmes pris quelques heures de sommeil, j'expédiai Oatah et Ahngodoblaho dans la direction de l'est, avec mission de suivre la piste et de s'assurer de ce que cela signifiait au juste. Ils revinrent le lendemain... avec Clark et ses trois Esquimaux.

Comme nous, ils avaient été entraînés vers l'est, et avaient abordé sur la côte du Groenland. Les hommes de Clark, tout comme les miens, en proie à l'idée fixe que la dérive les avait poussés vers l'ouest et qu'ils se trouvaient sur le revers de la terre de Grant, avaient voulu à toute force prendre la direction de l'est. Ils tournaient donc le dos au *Roosevelt*.

Mes deux hommes les avaient rejoints à quelques milles à l'est de notre camp dans ce qui, sans nous, aurait été leur dernier campement. Ils étaient en effet dans un état lamentable. Depuis quelques jours déjà ils n'avaient rien eu à manger que le cuir de leurs bottes de

rechange. Ils étaient accompagnés de trois chiens décharnés qu'ils étaient sur le point d'abattre. Bref, la fin n'aurait plus tardé longtemps à venir.

La nouvelle que j'étais dans le voisinage leur rendit suffisamment de force et de volonté pour se traîner jusqu'à notre campement. Ce n'étaient plus que des squelettes. Il était heureux que nous eussions tué d'autres lièvres depuis les quatre premiers ; cela me permit de leur donner à manger.

D'autre part, j'avais envoyé deux hommes du côté du goulet Mascart, à la recherche des bœufs musqués. En guise de rations, ils avaient emmené un chien qui ne pouvait plus servir qu'à cela.

En attendant le retour de ces chasseurs et après avoir expédié deux autres Esquimaux à la chasse au lièvre, je grimpai au sommet de la colline la plus élevée du voisinage. Je pus reconnaître de là l'état de la glace jusqu'aux îles Britannia et Beaumont. Ce fut un grand soulagement pour moi de voir que la glace formée dans la baie s'étendait bien plus au large qu'en 1900 et que la surface en était lisse et unie. Je me doutais bien qu'elle serait plus ou moins « pourrie » par endroits, mais nous avions conservé nos raquettes, et on ne se figure pas les distances que peuvent parcourir des hommes, même épuisés par la faim et la fatigue, lorsqu'il n'y a pas autre chose à faire que de se pencher un peu en avant et faire glisser ses pieds l'un après l'autre jusqu'à ce qu'on ait atteint la dernière limite de ses forces.

Mes chasseurs du goulet Mascart revinrent sans avoir aperçu le moindre bœuf; les autres, en revanche, rapportèrent six lièvres, ce qui rendait la situation un peu moins sombre. On comprend, toutefois, que de voir porter de huit à douze le nombre d'hommes affamés que j'avais à nourrir, ne tendait pas précisément à alléger ma responsabilité.

Une seule circonstance me favorisait. Le voyage en traîneau que j'avais fait le long de cette côte en 1900, m'avait appris où j'avais le plus de chances de rencontrer les bœufs musqués, notre seul espoir. En quittant le cap Neumayer nous commençâmes par doubler la pointe de l'île Ellison. De là je fis longer à mon petit groupe le chenal qui sépare l'île Britannia de la terre de Nares, afin d'explorer la côte à partir de ce point jusqu'au cap May.



CHAPITRE VIII

RETOUR AU « ROOSEVELT »

Une chasse émouvante. || Un repas réparateur... et excessif. || Arrivée au Cap May. || Traces de Traineaux. || Le campement de la Baie du « Repulse ». || Nous apercevons le « Roosevelt ». || Faiblesse générale ; arriverons-nous au but ? || Sauvés !

Las de corps et d'esprit nous partons dans la direction de l'ouest pour regagner le *Roosevelt*. Nous marchons sur la glace, mais j'ai soin d'avoir toujours un éclaireur qui suit la côte à la recherche des lièvres.

Toutefois, comme les bœufs musqués sont surtout notre espoir de salut, au lieu de me diriger vers la pointe septentrionale de l'île Britannia et de suivre ainsi la route que j'avais faite en 1900, je me décide à piquer tout droit sur l'extrémité nord de l'île Ellison. De là, j'ai l'intention de contourner la pointe sud de l'île Britannia, en suivant la passe qui sépare cette île du continent, puis de longer la côte jusqu'au cap May et ensuite jusqu'au cap Bryant. J'ai la persuasion de trouver des bœufs musqués sur la terre de Nares et dans le voisinage du cap May.

Nous établissons notre premier campement à la

hauteur du promontoire taillé à pic qui termine vers le nord l'île Ellison. Clark et Pooblah, un de ses hommes, n'y arrivent que trois heures après les autres. Ils peuvent à peine se traîner. En repartant le lendemain, je leur fais prendre les devants aussitôt qu'ils ont déjeuné. C'est le seul moyen.

Le temps est beau, il ne fait pas de vent. Nous nous dirigeons vers l'extrémité méridionale de l'île Britannia. En arrivant à la pointe qui n'est pas élevée, j'envoie Panikpah voir s'il ne trouverait pas quelque lièvre sur la côte. Bientôt après avoir contourné le promontoire et avoir pris la direction du cap May, nous entendons un coup de feu.

Nous marchons aussi longtemps que possible, tous traînant la jambe. Clark et Pooblah sont de nouveau si loin derrière nous qu'on ne les voit plus. La couche de neige a peut-être trois pieds de profondeur. Sans raquettes elle serait impraticable; elle n'offrirait par contre aucune difficulté à des hommes dans un état normal et munis de ces engins. Épuisés comme nous le sommes, elle nous fatigue beaucoup.

Nous campons sur la glace au point d'intersection de la direction que nous suivons et d'une ligne joignant le goulet Victoria à l'île Beaumont. Un peu avant de faire halte, j'entends un deuxième coup de feu du côté où doit se trouver Panikpah.

Nous avions abattu un chien pour notre souper et nous étions en train de le dépecer lorsque Ootah, qui depuis un moment explorait la côte à l'aide de la

jumelle marine, s'écria : « Ooming muksue ! » (Des bœufs musqués !) Ces mots nous électrisent tous. Je ne fais qu'un bond hors de la tente, je saisis la jumelle et je distingue en effet sept points noirs au sommet des falaises qui bordent le rivage.

Je m'empare de mes mitaines, je boucle mes raquettes, je crie à un des hommes de me donner mon fusil et mes cartouches, aux autres d'atteler les chiens au traîneau vide, et je pars comme je suis, en chemise de laine. J'avais en effet enlevé mon *Kooletah* (manteau en peau de renne) pendant que j'étais dans la tente, penché sur le fourneau de campagne en train de faire le thé.

J'avais perdu la tête, tout comme les autres. J'étais lancé au pas de course et je me trouvais déjà à une certaine distance de la tente lorsque je m'aperçus de mon imprudence. Il était trop tard pour retourner chercher ma pelisse, mais je modérai du moins l'allure que notre surexcitation nous avait fait prendre inconsidérément.

Les bœufs musqués se trouvaient bien à 6 milles de distance, ce qui n'empêche que malgré notre fatigue et l'état de faiblesse où nous nous trouvions, nous avions peine à nous retenir de courir !

Nous étions neuf en tout, Henson, moi et sept Esquimaux. Clark, Pooblah et Panikpah n'étaient pas encore arrivés au camp lorsque nous en étions partis. Nous n'étions pas à mi-chemin que Henson renonça à nous suivre. Il reprit le chemin de la tente. J'aurais bien

voulu en faire autant, mais les bœufs musqués étaient une aubaine trop précieuse. Je sentais que le salut de tous dépendait de moi seul. Nous n'avions déjà pas trop de cartouches; il ne s'agissait pas d'en gaspiller une seule et dans l'état de surexcitation où ils étaient, je ne pouvais pas me fier à mes hommes.

Nous étions encore à 2 milles de notre gibier que je commençai à me tourmenter. Rien ne nous dérobait à sa vue et nos raquettes semblaient faire un tapage infernal. Puis je me demandais si ces pauvres paquets de poil et d'os, que nous appelions des chiens, auraient seulement la force de nous servir de rabatteurs.

A 1 mille et demi de distance, je fis prendre les devants à deux Esquimaux accompagnés de deux chiens. Je suivis de près avec mon fusil.

Lorsque le chien gris aperçut les bœufs et qu'on le lâcha, je me repris à trembler. Était-il encore en état de les rejoindre et ensuite d'éviter leurs coups de cornes?

Le rivage était escarpé comme le talus d'un chemin de fer. Les bœufs se tenaient un peu en arrière du sommet des falaises, qui avaient bien 100 mètres de hauteur.

Pareil à une ombre transparente, le chien gris se met à grimper en droite ligne suivi de la chienne noire. Les bœufs font d'abord mine de s'enfuir; puis, changeant d'idée, ils se groupent cornes baissées. Nous gravissons à notre tour la falaise. Bientôt je vois le corps de l'infortunée chienne noire lancé en l'air par les

terribles cornes. Pauvre bête, elle n'avait écouté que son courage, mais les forces lui avaient manqué. Elle avait péri, victime du devoir.

Arriverai-je à temps ou bien le bœuf redoutable va-t-il envoyer le chien gris rejoindre la chienne, pour mettre ensuite des lieues de neige et de rochers entre nous et ses compagnons?

Je gravissais la pente le plus vite que je pouvais, mais je manquais d'élan. Mon cœur battait si fort que le sommet des falaises me faisait l'effet de vaciller comme si un tremblement de terre les ébranlait. La bouche et les narines largement ouvertes, je n'arrivais cependant pas à aspirer la moitié de l'air qu'il m'aurait fallu.

Les deux Esquimaux qui avaient été chargés des chiens me précédaient. Ahngmalokto grimpait à côté de moi, les quatre autres s'étaient arrêtés au bas des falaises pour reprendre haleine.

Je finis par arriver au sommet. Oh! bonheur, je trouve mes bœufs en groupe serré, selon leur coutume, offrant de toutes parts leurs cornes acérées et regardant autour d'eux de leurs yeux brillants. Le corps noir de la chienne gît à quelques pas. Le chien gris s'attaque au mâle; c'est miracle qu'il échappe à ses charges furieuses. Pauvre diable! ses jambes flageolent, il trébuche constamment en faisant des sauts de côté pour éviter les cornes menaçantes; ses pauvres flancs décharnés et pantelants font mal à voir. Mais l'ivresse du combat luit en ses yeux; le cœur intrépide des loups

ses aïeux le soutient. Chaque fois que le taureau retourne auprès de ses compagnes, il revient à la charge.

« Retiens-les encore un moment, mon brave, le temps que je retrouve mon souffle. Je te promets que nous mangerons tous les deux à notre faim! »

Vite je me débarrasse de mes raquettes. Je m'asseois un instant pour me remettre. En ces quelques secondes, il me passe devant les yeux la vision rapide de toutes ces longues journées où nous avons cruellement souffert; l'effort continu à fournir chaque jour, le temps interminable passé au bord du Styx à attendre l'occasion de regagner la terre; le chaos des séracs; le mugissement et le fracas des *floes*; le cauchemar des nappes d'eau libre qui peuvent encore se trouver devant nous; la faim qui vous ronge les entrailles, les pieds meurtris, les yeux qui vous cuisent, la faiblesse toujours croissante, les malheureuses bouchées de viande de lièvre qui ne servent qu'à aiguiser l'appétit; et toujours, que l'on dorme ou que l'on veille, toujours ce tableau devant les yeux — un troupeau de bœufs musqués, l'espoir de manger une bonne fois à sa faim.

Eh bien, cet espoir va se réaliser. A l'œuvre! J'ai retiré mes gants, j'introduis une cartouche dans la culasse de mon fusil, et je m'avance vers le troupeau. Le fidèle Ahngmalokto me crie : « Pas si près, Peary! » mais qu'est-ce que ce chétif adversaire comparé aux eaux noires du Grand Lac dont nous avons tous affronté les terreurs?

Je viens me placer entre le chien gris et le taureau. Pan! Une envolée de poils roux au défaut de l'épaule. Il ne tombe pas, il est vrai, mais il ne pense plus au chien gris. Si ma balle n'a pas trouvé son cœur, elle lui a du moins perforé les poumons. Pan! L'autre mâle fait un bond, s'arrête, recule de deux ou trois pas en chancelant et s'abat lourdement sur le côté. J'ai mieux visé, cette fois. Pan! Pan! Les deux femelles passent de vie à trépas. Pan! La troisième, une génisse est expédiée à son tour. Il n'y a plus que les deux veaux, qui se tiennent serrés l'un contre l'autre, hébétés et tremblants. Trois pas de côté, leurs épaules sont sur la même ligne. Pan! la balle leur transperce le cœur à tous deux, et va s'aplatir un peu plus loin contre un quartier de roche. J'ai une cartouche de reste. L'humanité me fait un devoir d'achever au plus vite le grand mâle, qui se raidit encore sur ses jambes, les naseaux ensanglantés, la respiration bruyante.

En le voyant s'abattre, je ne puis m'empêcher de me dire que c'est presque un crime de venir ainsi couper court à ces existences paisibles. Mais il est de ces tristes nécessités. Après tout, la vie leur a été facile; ils n'ont pas souffert pour mourir, et pour nous autres il s'agissait d'éviter les affres d'une mort lente dans ces régions désolées. D'ailleurs, où serons-nous tous dans cent ans d'ici? Alors à quoi bon s'attendrir?

Je me suis trouvé il y a onze ans déjà dans la même situation, mais ce sont de ces choses auxquelles on a

de la peine à se faire. Je me laissai choir sur le cadavre d'une de mes victimes; il était toujours moins dur et moins froid que la neige. Bientôt j'entendis les cris de joie des Esquimaux, le bruit de leurs couteaux tailladant les chairs, leurs claquements de lèvres satisfaits. Puis le froid me contraignit à faire un effort. Baigné de transpiration sous mes vêtements durcis par la gelée, je savais de reste à quelles heures désagréables je devais m'attendre. J'avalai prestement quelques bouchées de viande crue et je me hâtai de me rouler dans la peau du bœuf qu'on avait écorché pour tâcher d'y trouver un peu de chaleur. Vain espoir ! Trempé comme je l'étais, affaibli, épuisé par la fatigue, cette peau non tannée ne semblait nullement me garantir contre l'âpre morsure du vent. Je passai douze heures à grelotter de fièvre pendant que mes Esquimaux et mes chiens se gavaient de viande au point qu'on pouvait s'attendre à les voir éclater.

Enfin je vis arriver les camarades avec la tente et le peu qui restait de notre équipement. Depuis une heure le vent avait redoublé de force, ce qui n'était pas fait pour diminuer mes souffrances. On se hâta de dresser la tente; pour la protéger contre le vent, on bâtit un mur avec des blocs de neige. On étendit les peaux à l'intérieur. Quelques branches de saule trouvées dans le voisinage nous permirent d'allumer un semblant de feu qu'on alimenta avec le bois d'un traîneau. Enfin on empila à portée de la main un monceau de viande et d'os. Ce travail achevé, nos Esquimaux vinrent

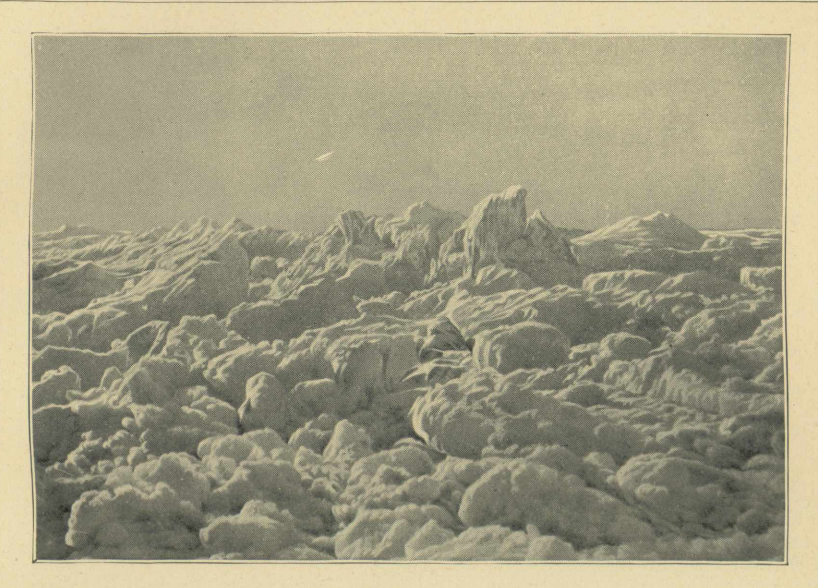
s'asseoir en cercle autour du feu, et, à part quelques intervalles consacrés à faire un somme rapide, ils ne s'arrêtèrent pas de manger pendant presque deux jours et deux nuits.

Les sept bêtes dont se composait le troupeau étaient très maigres. Une fois la peau enlevée ils avaient l'air de véritables squelettes. Cependant ils avaient l'estomac plein; leur fourrure était en bon état et non pas toute râpée, comme l'était celle des bœufs tués sur la côte de la baie de l'Indépendance en 1892 et en 1895 à la même époque de l'année. Ils étaient plus petits aussi que ceux de la terre de Grant et avaient sur le dos une tache beaucoup plus blanche.

Lorsque la fièvre me quitta un peu, je fis à mon tour honneur au festin. On ne se figure pas la quantité d'os « nettoyés » qui jonchaient, quand nous eûmes fini, les environs de la tente.

Si je me sers du mot « nettoyés », c'est à dessein et dans toute l'acception du terme. Quand un Esquimau affamé quitte un os, une mouche n'y trouverait pas à s'y nourrir. Il a rongé la viande, arraché le périoste avec ses dents, comme on pourrait le faire de l'écorce d'un rameau, fendu l'os, enlevé la moelle, enfin sucé et léché les fragments jusqu'à ce qu'ils soient secs comme des cailloux.

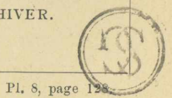
Les excès auxquels nous nous étions livrés ne furent pas suivis d'effets aussi nuisibles pendant le temps où nous restâmes tranquilles que lorsqu'il fallut se remettre en route. Débilités comme nous l'étions par l'énorme



UN SPÉCIMEN DU « PACK » ARCTIQUE.



LE « ROOSEVELT » AU CLAIR DE LUNE DANS SES QUARTIERS D'HIVER.



quantité de viande que nous avions mangée, la plupart du temps absolument crue, c'est à peine si nous pûmes, en une étape, nous traîner jusqu'à la hauteur de l'île Stephenson.

C'était peut-être pure imagination, mais il me semblait que j'étais plus faible qu'à aucun moment depuis que nous avions commencé à revenir sur nos pas. Par contre, mon cerveau fonctionnait beaucoup mieux. Tout en marchant en tête de mes hommes pour tracer la route qui devait nous mener en ligne droite jusqu'au cap May, je réussis à me distraire en tirant des plans pour l'expédition que je comptais faire, dans la direction de l'ouest, aussitôt que nous aurions retrouvé le *Roosevelt*. Je franchis même, par la pensée, les limites de notre voyage actuel et j'arrivai à oublier les fatigues et les difficultés de l'heure présente en songeant aux joies qui m'attendaient au foyer.

En arrivant au cap May, nous aperçûmes bon nombre de pistes de lièvres, sans réussir, toutefois, à en tirer un seul. On profita de quelques branches de bois mort pour faire cuire une partie de la viande qui nous restait.

J'avais espéré que l'étape suivante nous mènerait jusqu'au cap Bryant, ce qui m'eût permis de faire battre la région avoisinante, où je comptais trouver des bœufs musqués. Malheureusement les forces ne nous étaient pas encore suffisamment revenues pour nous permettre de franchir d'une traite les deux fiords de Sherard Osborn et de Saint-Georges. Il fallut camper sur la

glace à environ quatre ou cinq milles à l'est du cap Bryant.

C'est ici qu'on acheva ce qui restait de notre provision de viande. J'étais persuadé que nous pourrions nous en procurer d'autre au delà du cap, de sorte que je ne fis aucun effort pour restreindre l'appétit de mes hommes. Jamais, cependant, on ne vit manger ainsi. Au campement comme pendant l'étape, assis autour du feu ou occupés à réparer les traîneaux endommagés, mes braves Esquimaux avaient tout le temps la bouche pleine. Pour un peu ils auraient mangé en dormant.

L'étape suivante nous mena jusqu'au cap Bryant. On y apercevait clairement des traces de traîneaux vieilles de plusieurs jours déjà et arrivant de la direction du nord.

En examinant ces traces de plus près, je reconnus qu'il avait dû y avoir deux traîneaux et que les hommes qui les accompagnaient avaient gravi un sommet assez élevé au sud-est du cap Bryant, apparemment pour en explorer les environs. S'étant orientés de cette manière, ils avaient suivi l'*icefoot* jusqu'au delà du promontoire pour prendre ensuite, en suivant la côte, la direction du sud-ouest.

Je compris à n'en pas douter que ce ne pouvait être que le groupe Marvin. Je constatai d'ailleurs avec un certain soulagement que ses hommes ne semblaient pas aussi épuisés que l'avaient été ceux de Clark. Cette dispersion générale de mes différents groupes ne laissa pas, cependant, de me causer de sérieuses inquiétudes.

Je me demandais notamment si le groupe Ryan avait réussi à rallier un des autres groupes avant la grande tempête. Ceux du capitaine et du docteur avaient dû se trouver plus près de la côte. On pouvait donc espérer qu'ils n'auraient pas eu à souffrir du *drift* autant que nous autres et qu'ils auraient pu sans trop de difficulté regagner la côte de la terre de Grant.

En quittant le cap Bryant, je détachai deux Esquimaux, armés de fusils et de cartouches, en leur recommandant de s'avancer à quelques milles dans l'intérieur des terres, puis de prendre une direction à peu près parallèle à la côte, afin de s'assurer s'il n'existait pas, dans ces parages, de traces de bœufs musqués. Ils devaient revenir à la côte un peu à l'est de la baie de la Main, pour nous rejoindre à l'endroit où je comptais établir notre campement ce soir-là.

Nous suivîmes l'*icefoot* et, chemin faisant, nous retrouvâmes une ancienne cache établie à mon intention par Ootah et Pooblat lorsqu'ils étaient revenus de l'île Britannia, au printemps de 1900.

Les deux chasseurs nous retrouvèrent à l'endroit indiqué sans avoir vu de traces de bœufs musqués. Ils avaient bien aperçu deux lièvres, mais ceux-ci s'étaient prudemment tenus hors de portée.

Après le souper, j'expédiai deux hommes dans la région des baies de la Main et de Frankfiord. Je les munis de fusils, de cartouches, d'un peu d'huile et d'un bidon vide destiné à faire fondre de la glace pour leur provision d'eau. Ils avaient ordre de contourner ces

deux baies et de nous rejoindre un peu à l'est des falaises des Cornes-Noires, au bout de l'étape suivante. Cela leur faisait à peu près vingt-quatre heures d'avance.

La nuit et l'étape du lendemain nous furent très pénibles, par une bise âpre et pénétrante, accompagnée de neige. Nos hommes nous retrouvèrent le soir sans avoir rien tué. Ils étaient fortement découragés de n'avoir pas aperçu la moindre trace de la présence des bœufs tant désirés. Force nous fut donc de nous remettre à la viande de chien.

Je ne comprenais rien à cette absence complète des bœufs musqués dans la vaste région attenante aux plaines ondulées qui avoisinent les fiords de Saint-Georges et de Sherard Osborn. Les sept bœufs que nous y avions tirés en 1900 n'étaient pourtant pas les seuls de leur espèce! Tout ce qu'on pouvait admettre c'est que le gibier se trouvait en ce moment plus avant dans les terres.

Lorsque j'allai reconnaître l'état de la glace du haut des falaises, je ne vis pas d'eau libre au large du promontoire, comme nous en avions trouvé en 1900 tant à l'aller qu'au retour. Nous n'eûmes donc pas trop de peine à franchir cette zone difficile et périlleuse. La banquise était compacte et unie et l'*icefoot* qui s'étendait jusqu'aux falaises était praticable.

Deux chasseurs partis en expédition dans la direction de l'est nous rejoignirent à l'ouest des falaises. Ils avaient tué un lièvre, qu'ils avaient mangé d'après mes

instructions, et plus tard, sur l'*icefoot*, deux gelinottes qu'ils avaient dévorées toutes crues, sauf les plumes. Ils n'avaient même pas rejeté les pattes ni les entrailles. Ootah, tout en cheminant à mes côtés, suçait encore la peau, pourtant bien nettoyée, du lièvre.

A la fin de l'étape, nous campâmes dans la baie du *Repulse*. Nous avions eu toute la journée à lutter contre un vent glacial et une tourmente de neige. Nous nous trouvions maintenant au point où Beaumont écrivit et déposa cet admirable récit de ce qu'avaient pu accomplir l'endurance et l'héroïsme humains, récit qui se terminait par ces mots : « Que Dieu nous soit en aide! » Nous n'en étions pas encore là; si compromise que fût notre situation, nous étions tous en état de marcher; j'étais convaincu que nous tiendrions jusqu'au navire. Mais il était urgent de traverser au plus vite la passe. Notre faiblesse augmentait de jour en jour.

Du haut des falaises qui dominaient le campement, nous distinguâmes vaguement le *Roosevelt* auprès du cap Sheridan. A cette vue chacun sentit son courage renaître. Je ne m'étais jamais tourmenté au sujet de ce que pouvait devenir le navire pendant notre absence. Cette pensée ne m'avait jamais coûté ni un coup de dents ni une heure de sommeil. Je savais toutefois que la tempête qui nous avait fait dériver si loin dans l'est, avait peut-être occasionné de tels bouleversements auprès du cap Sheridan, que la glace avait fort bien pu soulever le *Roosevelt* et le pousser à la côte. Dans

l'état où nous étions, la perspective d'avoir à refaire à pied le long trajet du cap Sheridan à notre dépôt de la péninsule Bache n'avait rien de séduisant. Heureusement le navire ne semblait pas avoir bougé, autant, du moins, que la jumelle permettait d'en juger.

Après avoir déposé provisoirement tout ce qui n'était pas instruments ou documents se rapportant à notre campagne, nous nous mîmes en route, marchant en ligne droite vers un point un peu au nord du cap Union. C'était la seule direction dans laquelle du haut des falaises, la glace nous avait semblé praticable sur toute la largeur de la passe.

Nous étions encore à plusieurs milles de la Terre de Grant lorsqu'il nous fallut camper sur la banquise à l'abri d'un grand hummock, pour le reste de la journée. Nous étions tous à bout de forces, n'ayant plus l'habitude de cette lutte de tous les instants contre les irrégularités de la glace, après les longues étapes que nous venions de fournir sur la neige unie de la côte du Groenland. Clark n'arriva au campement que plusieurs heures après nous. Pooblah, qui boitait de plus en plus depuis quelques jours, ne reparut pas. Quant à moi, l'éclat de la neige m'avait occasionné une ophtalmie fort pénible.

J'avais espéré pouvoir gagner le navire en une seule étape, après quelques heures de repos et de sommeil. Mais entre la faim et la fatigue personne ne put dormir. Je finis par dire à mes hommes qu'ils pouvaient tuer un des chiens restants. Ils commencèrent par dire

qu'on pourrait bien pousser jusqu'au *Roosevelt* sans rien manger, mais la faim l'emporta bientôt sur leurs scrupules. On sacrifia encore un de ces pauvres squelettes ambulants et on le dévora sans plus de façons. Après le repas, Ootah et un de ses camarades vinrent me proposer de prendre les devants pour nous envoyer du monde avec des vivres et des traîneaux. Je leur opposai un refus formel. Il ne m'était jamais arrivé, jusque-là, de ne pas pouvoir revenir tout seul de mes diverses expéditions et je n'entendais pas commencer ce jour-là.

Il nous fallut trois heures pour arriver à l'*icefoot* au nord du cap Union. En posant le pied sur la côte, Ootah s'écria : « Figerahshua keesha, Koyonni ! », ce qui peut se traduire librement par « Nous voilà enfin arrivés, Dieu merci ! » Ahngodoblaho, qui ne pouvait plus se traîner, resta au campement, et Clark, qui ne valait guère mieux, se laissa distancer si rapidement que je retournai lui dire d'en prendre à son aise ; qu'aussitôt arrivé au navire, je lui enverrais à manger.

Jamais je n'oublierai cette étape qui devait nous ramener au *Roosevelt*. Au risque d'être taxé d'exagération, je dirai qu'il nous semblait déjà fouler le sol de la patrie. Le temps était merveilleusement beau, la température tiède, le soleil radieux. Les tons chauds des falaises offraient à nos yeux le plus agréable contraste avec les arêtes sauvages de la mer de glace et la couche de neige qui couvrait de sa blancheur uniforme la côte du Groenland.

Nous étions encore à une certaine distance du navire, lorsque quelques-uns des Esquimaux établis sur le rivage nous aperçurent. Je les vis traverser en courant l'*icefoot* et grimper à bord. Quelques instants plus tard plusieurs points noirs se détachèrent du *Roosevelt* et s'avancèrent à notre rencontre.

Arrivé à bord, je me hâtai d'envoyer deux Esquimaux porter des vivres et des stimulants à nos trois traînards. J'appris que Marvin et Ryan, avec quelques Esquimaux, étaient partis à la recherche de Clark sur la côte du Groenland. Le capitaine Bartlett et le docteur Wolf continuaient leurs travaux au nord du cap Hécla.

J'expédiai un homme pour rappeler Marvin, et un autre chargé de déposer au cap Hécla une lettre que le capitaine trouverait aussitôt qu'il y arriverait.

Cela fait, je gagnai ma cabine. Je me débarrassai au plus vite de mes fourrures souillées, que je lançai sur la dunette. Les délices d'un bain, et ensuite un dîner, un vrai dîner avec de vrais aliments, comme en prennent les gens civilisés; enfin la couchette moelleuse aux chaudes couvertures et le divin sommeil, sans souci du lendemain, me parurent être d'ineffables voluptés.

Le jour suivant j'écrivais dans mon livre de bord :

« Quelle bonne chose que le repos! En me retrouvant dans ma cabine, avec le portrait de ma femme au-dessus de mes yeux, ma tête enfouie dans l'oreiller rempli par Ahnighita d'aiguilles de sapin ramassées à

Eagle Island, je respire avec délices leur parfum pénétrant et je me prends à répéter du fond du cœur l'exclamation d'Ootah : « Dieu merci, me voilà de retour ! » Je me doute bien, toutefois, que je ne tarderai pas à me dire que j'aurais pu faire davantage, peut-être, et m'en tirer quand même. Pourtant je sens, tout au fond de mon être, quelque chose qui me dit que nous avions à peu près atteint la limite du possible et que, si nous n'avions pas réussi à franchir le « Grand Lac » au bon moment, nous ne serions jamais revenus.

Depuis mon retour à bord j'éprouve une grande répugnance à écrire ; je n'ai envie que de m'étendre sur ma couchette pour songer et former des projets d'avenir; pour songer qu'après tous ces mois de préparatifs, malgré l'expérience acquise, les efforts prodigués, les risques courus, je n'avais réussi, tout en nous réduisant, mes hommes et moi, au dernier degré de l'épuisement, qu'à couvrir une distance qui semblait bien petite sur la carte et qui était bien loin de répondre à mes espérances ; pour songer qu'une fois de plus j'avais échoué dans mon entreprise et que jamais, sans doute, je n'aurais plus l'occasion de tenter l'expérience ; mais écartant loin de moi ces regrets stériles, pour préparer mon expédition dans l'ouest et me dire qu'une fois ce devoir accompli, je pourrais penser librement aux miens et à Eagle Island.



CHAPITRE IX

EXPLORATION DE LA TERRE DE GRANT

Entre le point extrême atteint par Aldrich a l'Ouest et Sverdrup a l'Est. || Érection d'une pyramide au Cap Columbia. || Au Cap de la Découverte; Ressources de la région. || A franches étapes en pays inexploré. || Une ascension pénible. || A l'extrémité septentrionale de la Terre de Jesup. || Nous élevons une autre pyramide. || Sur la voie du retour.

Un temps abominable salua notre retour au navire. Nous n'y étions pas installés depuis vingt-quatre heures, qu'une violente tempête se leva dans le midi et vint s'engouffrer dans la passe, balayant tout sur son passage. Après cela, nous eûmes huit jours de temps « bouché » avec accompagnement de vent et de neige. Je ne cessais ne me féliciter d'être rentré juste à temps. Ces conditions atmosphériques et, plus spécialement, la température plus élevée dont elles étaient la conséquence, auraient très bien pu nous porter le coup de grâce.

Je réunis mes Esquimaux et je leur dis que j'étais content d'eux; qu'à partir de ce moment ils pouvaient se reposer jusqu'à ce que le navire fût prêt à partir. Ils pouvaient, à leur gré, rester dans le voisinage ou

bien gagner avec leurs familles le lac Hazen ou le fort Conger.

Quant à moi et aux autres membres de l'expédition proprement dite, il ne manquait pas de travaux à accomplir pendant les semaines qui allaient s'écouler avant que le *Roosevelt* fût dégagé. Le programme de ces travaux était tout esquissé.

Le capitaine Bartlett devait se livrer à des séries de sondages dans toute la largeur du canal Robesson. Marvin en ferait autant au nord du cap Hécla, en s'avançant aussi loin que l'état de la glace le lui permettrait. Le docteur mettrait à profit cet intervalle de temps pour enrichir ses collections et pour pousser une pointe jusqu'au fort Conger. Moi-même je partirais dans l'ouest et je m'efforcerais de combler les lacunes qui existent dans la carte de la Terre de Grant entre les deux points extrêmes atteints par Aldrich à l'ouest et Sverdrup à l'est. Il restait assez de chiens pour nous permettre d'exécuter ce programme : sur les cent vingt que nous avions emmenés, un peu plus de quarante avaient survécu à notre campagne de printemps.

Je quittai le *Roosevelt* le 2 juin, vers midi, accompagné de Marvin, du maître d'équipage Murphy, de « Teddy » et de trois Esquimaux. Nous emmenions six traîneaux et trente-neuf chiens.

Le temps était obscur, l'air chaud et lourd. On enfonçait dans une neige molle qui avait bien de 10 à 15 centimètres de profondeur. Il nous fallut quatre

heures pour atteindre l'île Williams dans la baie des Falaises-Noires.

Près du cap Creswell nous rencontrâmes le capitaine, auquel j'empruntai un homme et ses meilleurs chiens. Il me dit que, s'il n'avait pas reçu ma lettre, il se proposait de se mettre à ma recherche. On ne resta pas longtemps à causer. Le capitaine reprit le chemin du navire, tandis que nous autres nous nous dirigions vers l'*icefoot* à l'ouest de View Point, en pataugeant dans une neige qui avait de 15 à 30 centimètres d'épaisseur.

Il nous fallut six heures et demie pour traverser la péninsule Fielden et atteindre le cap Hécla. Cela faisait dix-sept heures et demie de marche effective pour venir du cap Sheridan au cap Hécla.

Deux étapes normales nous amenèrent au cap Challenger d'abord, puis au cap Columbia. Ici, je transcris mon livre de bord :

8 juin. — J'ai enfin pu donner suite aujourd'hui au projet que j'avais formé l'automne dernier, presque aussitôt que le *Roosevelt* fut arrivé au cap Sheridan, à savoir : de construire au sommet du cap Columbia, extrémité septentrionale de l'Amérique du Nord, une pyramide commémorative ; d'y placer la relation de mon voyage et un fragment de mon pavillon ; enfin de faire flotter sur le tout le drapeau étoilé des États-Unis.

Ce matin, à minuit 30, je fis arrêter les traîneaux au pied du plus septentrional des pics jumeaux du cap

Columbia et je me mis en devoir de grimper au sommet, accompagné de deux de mes Esquimaux, le troisième restant à garder les chiens.

Le pic n'est qu'un amoncellement de pierres détachées qui s'élève en forme de cône escarpé. Bien qu'il n'ait guère plus de 600 mètres d'altitude, il nous faut deux heures pour le gravir.

Arrivés tant bien que mal au sommet, nous bâtissons une pyramide de cinq pieds de haut sur quatre ou cinq de côté. Une longue perche en frêne se dresse au milieu. J'y attache mon drapeau, je dépose dans une boîte en fer-blanc la relation de mon voyage, je hisse le drapeau, et, après avoir pris quelques photographies, nous dévalons par une couche de neige en pente plutôt rapide, où nous recevons force contusions.

Le temps se fait de plus en plus menaçant. Deux ou trois fois nous sommes enveloppés pendant quelques minutes par d'épais brouillards. Nous retrouvons cependant nos traîneaux et nous reprenons la direction de l'ouest pour arriver au cap Nares. Là, nous campons à quelques centaines de mètres du pied des falaises, sur du gravier sec, auprès de deux monticules coniques, pareils à ceux qu'on rencontre sur l'inlandsis groenlandais. L'eau potable ne manque pas.

9 juin. — Nous ne faisons, pour ainsi dire, que dormir ici, ce qui nous permet de rattraper un peu nos arriérés de sommeil. Pour ma part, j'en suis fort aise, diverses circonstances m'ayant, depuis longtemps, fait passer de mauvaises nuits; d'abord, le retour au

navire; puis tout ce qu'il y avait eu à faire et à organiser au cap Hécla et à la Pointe de la Mousse; ensuite une chasse aux bœufs musqués, nécessitée pour les besoins de notre ravitaillement, enfin les allées et venues des Esquimaux, qui entraient à tous moments dans la tente pour manger ou pour sécher leurs vêtements.

Depuis que nous sommes ici, comme ils ont l'estomac plein et qu'ils n'ont pas l'occasion de toucher continuellement à leurs habits, ils restent à dormir dans la tente, dont le vent et la neige ont suffisamment abaissé la température pour qu'on n'y étouffe pas.

C'est par une tempête de neige que nous réussîmes à gagner l'île Ward Hunt. Comme une fatigue accumulée m'enlevait l'énergie voulue pour marcher devant et tracer la piste, les chiens s'obstinaient à ne pas marcher droit. Il en résulta qu'à l'arrivée nous nous trouvions sur la côte extérieure de l'île au lieu de l'autre.

Nous n'avions pas dressé notre tente depuis bien longtemps, que le temps commença à s'éclaircir. Toute la journée, pendant que nous dormions, un chaud soleil se mit à briller. On ne distinguait toutefois de la côte que les parties les plus rapprochées, tout le reste restant enveloppé de nuages et de brouillards.

La nuit qui suivit fut une belle nuit pour voyager, claire, fraîche et sans le moindre vent. Nous vînmes en huit heures jusqu'au mont de l'Arc-en-ciel, auprès du cap Alexandra. La neige nouvelle supportait admirablement le poids d'un homme muni de raquettes,

mais les traîneaux s'enfonçaient constamment, ce qui fatiguait beaucoup les chiens.

Les ondulations de la surface, qui rappellent tant celles de l'inlandsis du Groenland, accentuaient encore la difficulté de la marche. Je ne m'explique pas très bien comment elles peuvent se former, à moins que ce ne soit par d'immenses amoncellements de neige chassée par le vent. Au large de l'île Ward Hunt, surtout du côté de l'ouest, elles se renforcent certainement de l'apport des *drifts* formés sous le vent de l'île.

On fit un bon souper de tranches de bœuf musqué, de lard, de thé et de biscuits; après quoi j'expédiai deux hommes à qui je recommandai de remonter la vallée à la recherche de bœufs, de rennes et de lièvres. Ils revinrent avant midi avec trois lièvres, tous très petits et à oreilles excessivement longues. Je pensai qu'il s'agissait peut-être d'une espèce, ou en tous cas d'une variété nouvelle. La tête d'un de ces lièvres commençait à prendre la couleur brune. Mes hommes en avaient aperçu en tout une douzaine. Ils avaient vu également la trace d'un grand taureau faite avant la récente chute de neige et se dirigeant vers l'est; enfin l'andouiller d'un renne se découpant sur le ciel à l'horizon.

Une belle journée chaude et ensoleillée nous permit de faire sécher nos vêtements et nos paquetages, tout trempés par la neige.

Jusqu'ici je n'avais pas entamé la provision de

pemmican que j'avais apportée de la Pointe de la Mousse. Les quatre boîtes de cette denrée contenues dans la petite cache du capitaine avaient parfaitement suffi à fournir le repas que j'avais fait donner aux chiens au cap Challenger; le reste du temps ils s'étaient nourris de la viande de bœufs musqués tués au cap Columbia.

Au cap Alexandra, en nous levant, nous eûmes du lapin sauté pour notre déjeuner; après quoi nous nous rendîmes en huit heures un quart environ à la baie Mac Clintock. Chacun chaussait ses raquettes comme d'habitude; malgré cela, la couche de neige récemment tombée gênait rudement la marche. J'avais commencé par vouloir gagner le cap de la Découverte en coupant au plus court par le rivage, mais la pente de ce dernier était trop rapide et la neige y était encore plus épaisse que sur la glace. Ne me souciant pas de marcher devant pour tracer la piste avec mes raquettes, je donnai l'ordre de redescendre sur la glace et de contourner le rivage.

Nous campâmes vers le milieu de la baie qui nous parut bien petite comparée aux dimensions que lui attribue la carte. A l'est, la ligne du rivage est orientée vers le sud-ouest magnétique; le rivage d'en face s'infléchit plus à l'ouest que sur la carte.

Le cap de la Découverte est un massif puissant, avec un petit glacier dans la baie et un autre, plus grand, au delà, vers la pointe duquel nous nous dirigeons. Toute la baie, avec ses nombreuses rami-



LES PICS JUMEAUX DU CAP COLUMBIA AVEC LE TRAINEAU MORRIS K. JESUP AU PREMIER PLAN.



SUR LA ROUTE DU CAP COLUMBIA.

fications, est comme taillée dans les rochers. Une rangée presque ininterrompue de falaises en borde le rivage, sauf vers le milieu, où une langue de terre assez basse s'avance dans la mer, et au bout de la pointe orientale.

Une expédition qui viendrait à visiter ces parages et qui en aurait le loisir, ne saurait mieux faire que d'explorer ces deux régions, surtout si elle était à court de provisions. Il y a beaucoup de chances d'y trouver des bœufs musqués.

A force d'abréger les étapes, de manger à ma faim et de me soigner, je finis par me trouver en meilleure condition que je ne l'étais en quittant le *Roosevelt.* L'enflure que j'avais aux pieds et aux jambes avait pour ainsi dire disparu; je pus donc, pendant cette étape, marcher à mon tour devant les traîneaux pour tracer la piste avec mes raquettes. Comme nous étions quatre et que l'étape dura huit heures, cela nous fit à chacun deux heures de ce travail, en deux reprises d'une heure.

La partie centrale de la baie de Mac Clintock est apparemment une île, et les pointes qui en forment la limite occidentale sont de véritables glaciers. Il est probable qu'il en est de même du flanc oriental du cap Alexandra.

Notre campement était installé dans ce que j'appellerai le « coin » occidental de la baie, le cap F. Martin se trouvant à peu près sous la même latitude que le cap Hécla, et le promontoire suivant sous celle du cap

Joseph Henry; après quoi la côte s'infléchit plus rapidement vers le sud.

Je ne doutais pas désormais d'atteindre en quatre étapes, peut-être en trois, le « point extrême » d'Aldrich.

A partir du cap F. Martin, la neige devint encore plus profonde; venant s'ajouter au brouillard épais et aux rafales continuelles, cette circonstance n'était pas faite pour faciliter notre tâche. On réussit, toutefois, à faire un chemin considérable; de ce train-là nous devions évidemment, avec un peu de chance, battre le record d'Aldrich après deux bonnes étapes.

Le glacier que nous étions en train de côtoyer se terminait à sa partie antérieure par une crevasse très marquée, due à l'action des marées. Au delà de cette crevasse, la glace était soulevée en une grande digue arrondie, une véritable moraine de glace. Il semblait qu'en atteignant une côte différemment exposée à l'ouest au lieu du nord, nous allions trouver une configuration générale toute différente aussi.

Nous étions à présent dans la baie Yelverton, le dernier bras de mer profond franchi par Aldrich. Autour du camp, la neige était si profonde et si pénible à traverser que je résolus de gagner tout de suite le rebord extérieur de la glace côtière et de la suivre vers l'ouest-sud-ouest.

Cètte combinaison offrait plusieurs avantages : d'abord un terrain plus commode pour la marche, la neige étant toujours moins épaisse en dehors qu'à l'intérieur des baies; de plus, à marée haute, le bord de la

banquette côtière, étant toujours plus ou moins envahi par l'eau, offre à marée basse une surface unie. En second lieu nous aurions une indication précieuse pour nous guider en cas de brouillard épais ; troisièmement, on pouvait espérer rencontrer un ours ; enfin on avait la certitude de trouver de l'eau en abondance.

Après avoir marché environ quatre heures vers l'ouest sans atteindre l'extrémité de la glace côtière, je commençai à m'énerver. Il nous fallut toute la nuit, huit heures et demie de marche, pour y arriver. Ce n'était pas, comme je m'y attendais, un rebord nettement marqué, mais tout simplement une ligne irrégulière entre la glace unie de la baie et la glace accidentée du large. Il n'existait pas trace de chenal côtier. A quelques centaines de mètres plus loin nous apercevions un canal d'eau libre.

A deux heures de marche du camp, nous aperçûmes, au delà du cap Albert-Édouard, ce qui à première vue nous parut être une île. Plus tard, on vit que cette terre se prolongeait vers le sud. Je pensai alors que ce pouvait être la partie septentrionale de la Terre de Jesup[1]. En tout cas, que ma supposition fût bien fondée ou qu'il s'agît tout simplement du prolongement de la côte de la Terre de Grant, j'avais désormais devant moi des régions inexplorées.

La baie Yelverton abonde en glaciers, dont l'un offre les caractères habituels des glaciers de la baie

1. Les géographes, d'après Sverdrup, la nomment Terre Axel Heiberg.

de la Baleine, avec leur paroi verticale et leurs crevasses. La glace côtière présente clairement ici la configuration d'un glacier, en ce que la surface en est ondulée et qu'elle descend en pente douce à mesure qu'on s'éloigne du rivage.

Le 16 juin, nous arrivions au point extrême atteint par Aldrich. Après une journée de marche au delà, j'eus la satisfaction de pouvoir me dire que tout le paysage ensoleillé qui se déroulait sous mes yeux dans sa magnificence sauvage était à moi, m'appartenait par droit de découverte, me serait attribué à moi, et désigné par mon nom des centaines d'années après que j'aurais cessé d'exister.

Le temps s'était complètement éclairci pendant que nous étions encore au camp. En nous réveillant, nous n'aperçûmes plus le moindre nuage ni trace de brouillard.

La langue de terre lointaine que j'avais prise d'abord pour être l'extrémité septentrionale de la Terre de Jesup n'était autre chose, en définitive, qu'un prolongement de la côte de la Terre de Grant visible audelà d'un long glacier. Je m'orientai désormais vers le bout de cette pointe.

Après avoir marché quatre heures durant, j'aperçus, du haut d'une des ondulations de la glace, une terre encore plus à l'ouest. J'avais bien cru la distinguer déjà pendant l'étape de la nuit précédente, alors que nous cherchions à trouver le bord de *l'icefoot*. Toutefois, comme mes Esquimaux affirmaient que ce n'était

qu'un effet de soleil sur de grands glaçons, et que d'autre part elle semblait changer de forme par moments, je m'étais rallié pour l'instant à leur manière de voir. Nul doute, à présent, que ce ne fût la terre, aussi me dis-je que ce devait sûrement être enfin la Terre de Jesup.

Pendant toute l'étape, la marche devint de plus en plus difficile, l'épaisseur de la neige ne faisant qu'augmenter. Il ne devait certainement pas avoir fait grand vent au moins depuis que nous avions quitté le navire, ce qui faisait que la neige en tombant n'était nullement dérangée.

Entre nous et le cap lointain vers lequel nous tendions, la longue pointe d'un second glacier s'étendait vers la haute mer. Deux autres, plus petits, situés en face de notre campement, présentaient tous les caractères des véritables glaciers, séracs, crevasses et parois verticales.

Pendant la marche, nous traversons l'entrée d'une baie aux falaises noires et escarpées. Elle a de huit à dix milles de large à l'ouverture et s'étend, semble-t-il, en plusieurs bras vers l'intérieur. C'est ma baie à moi!

Nous arrivâmes, après plusieurs jours d'une marche pénible, sur une langue de terre plate au pied de la montagne vers laquelle je dirigeais notre course depuis cinquante-trois milles.

Vu de l'est, ce pic remarquable paraissait très escarpé. Cependant, à mesure que nous nous en

rapprochions, je me rendis compte qu'il était possible de le gravir. Après une courte reconnaissance, je donnai donc l'ordre de dresser la tente, en disant que nous allions consacrer le reste de la journée à en faire l'ascension.

C'était, en effet, une occasion qu'il ne fallait pas négliger : temps radieux, possibilité de vérifier mes principaux angles, enfin quasi-certitude que, de ce sommet élevé, je verrais ce qui se trouvait au delà, notamment, du moins je l'espérais, l'extrémité de la Terre de Jesup qu'il me tardait tant d'apercevoir.

J'apprêtai un déjeuner de thé et de bouillie de farine de gruau. Puis nous nous mîmes en devoir de commencer l'ascension.

Le sommet de cette montagne se trouvait à deux mille pieds au-dessus du niveau de la mer. Le caractère en était plus véritablement alpin que tout ce que j'ai aperçu au Groenland ou dans la Terre de Grant. Le spectacle qu'on avait sous les yeux était des plus intéressants. Vers l'est s'étendait la zone blanche de l'*ice-foot*; du côté de l'ouest la surface ininterrompue du détroit de Nansen; au delà, on voyait la partie septentrionale de cette terre occidentale que j'avais aperçue au mois de juillet 1898, du haut de l'inlandsis de la Terre d'Ellesmere, et que j'avais appelée Terre de Jesup, ce qui n'a pas empêché Sverdrup de lui donner depuis le nom de Terre Axel Heiberg; au midi, visible au-dessus et au delà de plusieurs montagnes et de plusieurs vallées qui nous en séparaient, on distinguait la

partie méridionale du détroit de Nansen; vers le nord, fuyait, à perte de vue, la surface accidentée et si familière de la grande banquise polaire. C'est enfin avec une émotion intense que j'aperçus, vers le nord-ouest, à l'aide de la jumelle, les hauts sommets blancs et à peine visibles d'une terre lointaine, que nos Esquimaux affirmaient avoir vue pendant le trajet.

Une fois redescendus, nous suivîmes dans la direction du sud la côte occidentale de la Terre de Grant jusqu'à ce qu'elle commençât à s'infléchir vers l'est. J'avais espéré trouver la pyramide commémorative de Sverdrup et la relation de son voyage; mais cet espoir ne devait pas se réaliser, bien que nous ayons tous soigneusement exploré le rivage.

Je traversai ensuite le détroit, me dirigeant en ligne droite vers la pointe septentrionale de la terre aperçue dans l'ouest. La glace du détroit était, selon toute apparence, la prolongation de celle qui formait la banquette côtière de la Terre de Grant.

Je relève dans mon livre de bord :

25 juin. — Deux jours à marquer d'un caillou blanc et pendant lesquels j'ai vu se réaliser un autre des buts de l'expédition actuelle, à savoir d'atteindre l'extrémité septentrionale de la Terre de Jesup.

Il se mêle à ma légitime satisfaction un sentiment de tristesse et de regret à la pensée que c'est peut-être le terme de mes explorations arctiques. Peut-être faudra-t-il me contenter dorénavant de classer ce que j'ai accompli jusqu'à ce jour. Il y a eu vingt ans, le

mois passé, que j'ai commencé et cependant je n'ai pu toucher au but.

Que n'ai-je, en même temps que l'expérience d'aujourd'hui, l'énergie infatigable, le ressort que je possédais il y a vingt ans !

Il semble vraiment que j'aie mérité cette fois de remporter la victoire.

Le brouillard, qui avait masqué la Terre de Jesup pendant toute la journée du 26, se dissipa avant notre départ, nous permettant ainsi d'apercevoir clairement toute la côte.

Marchant toujours tout droit vers le pied des falaises qui formaient l'extrémité septentrionale de la terre, nous nous trouvons, à un mille et demi du camp, sur la glace de haute mer. Comme la neige y était molle et plus épaisse et qu'on y rencontrait plus d'eau, je renonçai à suivre la ligne droite et j'obliquai à gauche, de manière à rester sur la glace du détroit.

Après vingt milles de route, nous atteignîmes l'*icefoot* auprès d'une pointe de falaises basses. Une baie, profonde d'au moins cinq milles, nous séparait de la pointe septentrionale.

Jusqu'ici, la marche avait été très malaisée. Nos raquettes s'enfonçaient profondément dans la neige détrempée, dont elles soulevaient, à chaque fois, un poids de plusieurs livres. A partir de ce point ce fut encore pis, la neige étant encore plus molle avec, par endroits, de l'eau en dessous. Pendant les deux derniers milles, sur les cinq qu'il nous fallait franchir

pour arriver au cap, nous traversâmes une glace toute hérissée de *hummocks*. Ce trajet se passa presque constamment à traverser à gué des nappes d'eau successives.

Cette baie va aboutir à une vallée large et basse creusée entre les montagnes de la côte orientale et celles dont la chaîne s'étend vers le sud, à partir de l'extrémité septentrionale de cette terre.

Nous eûmes soin de scruter attentivement, à l'aide de jumelles, cette région qui nous semblait pleine de promesses. Ce me fut une grande satisfaction d'apercevoir dans la neige la piste d'un troupeau de rennes ou de bœufs musqués; mes chiens avaient le plus grand besoin de voir ajouter quelque chose de substantiel à leurs maigres rations de pemmican.

Une chasse heureuse nous permit de les nourrir abondamment; nous-mêmes, nous mangeâmes de bon cœur; depuis cinq jours, nous nous nourrissions d'œufs conservés et de bouillie, afin de garder le pemmican pour les chiens. C'est un régime dont on peut se contenter dans les climats ordinaires, mais qui ne remplace pas du tout la viande quand il faut travailler dans les conditions où nous nous trouvions.

Après le repas, mes hommes se couchèrent. Quant à moi, il me fallut veiller jusqu'à trois heures de l'après-midi pour prendre une observation de latitude. Pendant tout ce temps, il faisait un bon soleil chaud et il ne soufflait pas de vent.

A neuf heures du soir, je me levai. Je n'avais, pour

ainsi dire, pas fermé l'œil à cause de la chaleur qu'il faisait sous la tente, et de l'importunité de grosses mouches bleues, qui, attirées par l'odeur de la viande, s'abattirent sur nous. En outre, pendant une heure ou deux, il s'était produit de violentes bourrasques qui secouaient la tente, et firent même tomber ma lunette méridienne, fort heureusement sans l'abîmer.

On finit de boire le café, et, après avoir encore donné à manger aux chiens, on les attela tous à un seul traîneau. Il était onze heures du soir lorsqu'on se mit en route pour gagner le sommet des falaises.

Une grande pente neigeuse sur le versant oriental nous permit d'amener le traîneau jusqu'à une hauteur de six cents pieds, où on le laissa après avoir attaché les chiens. Nous gravîmes ensuite une montée facile, où des roches détachées alternaient avec des nappes de neige. On atteignit assez aisément le sommet, seize cents pieds environ, en une heure et demie à partir du moment où nous avions quitté le campement.

Nous y élevâmes une pyramide, semblable à celle du cap Columbia, où je déposai, comme d'habitude, une courte relation de notre expédition et un morceau de mon drapeau.

Le temps clair me permit de prendre sans difficulté une série d'angles. A l'aide de la lunette, je pus distinguer un peu plus nettement, semblait-il, dans l'ouest, les cimes neigeuses de la terre lointaine.

Je franchis par la pensée les milles de glace qui m'en séparaient, j'en foulai les côtes et j'en gravis les

sommets. Je savais bien, pourtant, que ce plaisir était réservé pour quelque autre que moi, et cela dans une saison à venir. Pendant ce temps, mes hommes découvraient trois rennes dans une vallée au sud de l'endroit où nous nous trouvions.

La pyramide bâtie, et le travail que j'avais à faire au sommet de la montagne achevé, nous redescendîmes jusqu'au point où nous avions laissé les chiens et le traîneau. De là, je retournai au camp, pendant que mes hommes se mettaient à la poursuite des rennes que nous avions aperçus. J'avais eu la pensée de m'en retourner sans raquettes, afin que mes hommes pussent les emporter avec eux, mais en voyant qu'à chaque pas je m'enfonçais dans la neige jusqu'aux hanches, je changeai d'idée.

Un peu plus bas que le rebord inférieur de la neige, j'aperçus au moins une centaine d'oies sauvages en train de manger et de se chauffer au soleil. Lorsque je n'en fus plus qu'à cinquante mètres, elles s'envolèrent.

J'arrivai au camp à quatre heures du matin, pour déjeuner.

Après cela je partis avec ma lunette méridienne pour l'extrémité de la grève, où je voulais choisir un emplacement pour construire encore une pyramide, et aussi prendre quelques observations.

Je n'avais pas fait un mille que je me vis forcé d'y renoncer et de revenir au camp. J'enfonçais, à chaque pas, presque jusqu'au haut de mes bottes dans la terre

argileuse toute détrempée et il fallait tirer de toutes mes forces pour m'en dégager. J'aurais bien pu passer avec des raquettes, mais j'avais laissé les miennes sur le banc de neige à plus d'un mille de l'autre côté de la tente, et j'étais trop paresseux pour aller les chercher.

Je rassemblai bon nombre de fragments de roche pour assujettir les cordes de la tente; après quoi je fis un somme pour me rattraper un peu de la nuit précédente.

Les hommes revinrent à deux heures du matin. Au lieu des trois rennes aperçus du sommet du cap, ils en avaient trouvé six et un faon, une fois qu'ils furent tout près. Ils réussirent à les abattre tous. Nous fîmes bombance, chiens compris; on renforça encore les pierres qui retenaient les cordes de la tente et mes hommes ne tardèrent pas à ronfler.

Pendant ce temps, un vent frais s'était levé, les nuages commençaient à se rassembler. Tout faisait présager que cette période de beau temps touchait à sa fin. Non pas que j'eusse lieu de me plaindre; elle avait assez duré pour me permettre de voir et de me procurer tout ce que je désirais.

Quand je me réveillai, vers minuit, il était si évident qu'il allait bientôt neiger ou pleuvoir, que je fis couvrir les peaux de rennes avec des toiles imperméables, nourrir les chiens à satiété et raccommoder quelques trous dans la toile de la tente. A peine avions-nous pris ces diverses dispositions que la pluie se mit à tomber,

violemment chassée par une forte tempête venant du sud-ouest.

Heureusement nous nous trouvions dans les meilleures conditions pour n'avoir pas trop à souffrir des éléments. Une bonne tente imperméable pour nous garantir de la pluie, un sol de gravier, de la nourriture en abondance pour nous et pour nos chiens, enfin tout ce qui n'était pas dans la tente, abrité sous des bâches.

Voyons ce que dit mon livre de bord.

« *1er juillet.* — Ce matin le vent est un peu tombé. Nous sommes sortis aussitôt et nous avons transporté tous nos bagages sur *l'icefoot* où nous avions laissé un de nos traîneaux.

« Nous avons construit une petite pyramide sur la grève basse, non loin de *l'icefoot*, et nous y avons inséré au sommet un fragment de boîte. Il n'existait avant la nôtre aucune pyramide de ce genre ni sur le cap même, ni dans le voisinage. Rien, d'ailleurs, ne semble indiquer que Sverdrup soit venu jusqu'ici, ni d'après sa carte, ni d'après la relation qu'il a faite de son voyage. »

On chargea les traîneaux et on se mit en route pour le retour, mais non pas par le chemin que nous avions pris pour venir. Sans avoir précisément fait place à une mer polaire libre, il n'était plus praticable que pour des poissons ou des amphibies.

Les quatre journées qui s'étaient passées depuis notre arrivée y avaient produit des changements extraordinaires. La banquette était recouverte d'une grande

nappe d'eau, produite en partie par la fonte directe de la glace, en partie par les torrents qui dévalaient de la côte.

Après avoir fait un grand crochet pour contourner la baie qui séparait notre camp du promontoire suivant dans la direction de l'est, et recueilli la viande laissée par mes hommes le 28, nous atteignîmes ce promontoire, non sans avoir eu pendant quatre heures de l'eau jusqu'à hauteur du mollet.

J'arrivai à terre un peu plus à gauche que les traîneaux et je vis un renne en train de paître. Une fois les traîneaux arrivés, on dressa la tente et je m'occupai de faire le thé. Comme le soleil faisait mine de se montrer, je fis étendre sur les galets, pour les sécher, tous nos vêtements et nos effets d'équipement, trempés au cours de l'étape. Puis j'envoyai mes hommes à la recherche du renne. Ils le rapportèrent au bout d'une heure; c'était un mâle à petites cornes. Cela en faisait douze de tirés. Je découvris une piste récente entre la tente et le traîneau que nous abandonnâmes; enfin on aperçut encore un renne de l'autre côté de la baie.

Notre campement était bien installé. Nous avions dressé la tente sur un monticule de gravier fin et sec tout près d'un ruisseau à côté duquel on attacha les chiens. Un peu en amont, un petit bassin naturel nous fournit une eau pure et froide. Je trouvai sur la rive deux coquelicots et un brin d'oseille en fleurs.

Du sommet des falaises qui se dressaient derrière notre tente et d'où la vue s'étendait jusqu'à l'autre bout

du détroit, je vis qu'il y avait beaucoup d'eau sur la glace. J'espérais néanmoins, que nous n'en aurions pas autant que pendant la dernière étape. Une chose était certaine, c'est que nous allions avoir beaucoup de mal pour nous en retourner et que nous serions mouillés tout le temps.

Pendant les mois de juin, de juillet et d'août, quand le temps est clair et calme et qu'on se trouve sur la terre ferme, il est quelquefois très agréable, dans ces régions, de coucher sous la tente.

Mais il n'en est pas de même, à beaucoup près, lorsqu'il souffle du vent ou qu'il neige, ou bien encore quand l'on se trouve sur la glace soit de haute mer soit d'une baie et que l'on est obligé de se trouver à un certain moment dans un endroit déterminé.

Il faisait assez de soleil pour sécher convenablement nos effets, mais lorsque ce dernier fut plus bas sur l'horizon, le brouillard et les nuages recommencèrent à se montrer.

On fit manger les chiens presque autant qu'ils voulaient, car la viande est bien plus facile à transporter dans leur estomac que sur un traîneau. J'espérais, d'autre part, qu'après le repos et la bonne nourriture qu'ils avaient eus ces jours derniers, ils tireraient mieux qu'en venant.

Les deux Esquimaux enlevèrent la peau de la tête des rennes et essayèrent de la faire sécher.

J'éprouvais, je l'avoue, un sentiment de tristesse et de regret à quitter ce dernier campement. C'était un

tableau séduisant qu'offraient là rennes et lièvres en train de paître au soleil, tandis que venaient égayer le paysage les appels des oiseaux et le murmure de l'eau courante. Et cette idylle se renouvellera d'année en année quand l'été sera venu; mais moi, à qui appartient de l'avoir découverte, je ne la reverrai jamais plus.

Je cite un extrait de mon livre de bord :

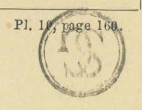
« *Camp du Sud-Ouest*, *Terre de Grant*, *le 3 juillet*, *à deux heures de l'après-midi.* — Nous sommes de retour ici, après avoir retraversé le détroit au prix de moins d'efforts et de désagréments que je ne m'y attendais en raison de mon expérience passée.

« Il plut presque sans interruption toute la journée du 2, avec accompagnement d'une forte brise du sud-ouest. Cela ne suffisait pas précisément à rendre la marche impossible, mais il eût été fort désagréable de voyager et nous n'arrivions pas à faire sécher nos peaux de rennes. Abrités par une bonne tente et possédant des vivres en abondance, tant pour nous-mêmes que pour nos chiens, nous n'étions toutefois pas à plaindre au point de vue physique. Je dormais une grande partie de la journée, mes deux hommes, littéralement, presque tout le temps.

« Je me rendais bien compte cependant, que chaque heure de pluie augmentait les difficultés du retour. Aussi eus-je soin, lorsque la pluie cessa vers minuit, de donner l'ordre d'abattre la tente et de se mettre en route. Nous quittions l'extrémité du cap des Vingt-

SOMMET ALPESTRE SUR LA CÔTE DE LA TERRE DE GRANT.

Pl. 10, page 160.



Milles à deux heures du matin. Toute la surface de la baie, que nous avions traversée le 1[er], était à présent une nappe ininterrompue d'eau libre.

« Pendant les deux ou trois premiers milles, la glace du détroit était très passable. Après cela, ce ne fut qu'en suivant la neige profonde qui bordait une digue de pression, qu'il nous fut possible d'avancer. Jamais nous n'en serions venus à bout sans nos raquettes et notre traîneau à patins larges. De chaque côté de nous ce n'était qu'une série interminable de lacs d'eau libre et de profondes fondrières remplies d'une bouillie de petits glaçons et de neige fondue. Risquer un seul pas sans raquettes, c'eût été s'exposer à enfoncer jusqu'à mi-cuisse, peut-être jusqu'à la hanche.

« Heureusement les chiens se ressentent du repos et de la nourriture plus abondante dont ils ont joui à la Terre de Jesup ; de sorte que la traversée ne nous prend, pour ainsi dire, pas plus longtemps qu'à l'aller.

« A midi, nous arrivons au bord de l'*icefoot*, où coule à présent une large rivière qu'il nous faut passer à gué pour gagner l'emplacement de notre camp. Il est grand temps d'en faire la traversée ; dans un ou deux jours tout au plus, le détroit sera infranchissable. Selon les conditions atmosphériques, cet état de choses durera deux ou trois semaines, jusqu'à ce que toute la neige soit fondue, et que les eaux se soient écoulées de la surface de la banquise.

« De ce côté-ci du détroit des changements considérables se sont produits. Il y a quelques jours nous

avions de la peine à trouver assez de terrain libre de neige pour planter notre tente; aujourd'hui il en existe des hectares.

« En explorant cette région, je suis frappé du caractère volcanique des rochers. On rencontre à chaque pas une substance qui ressemble à de la pierre ponce ou à des scories. Se pourrait-il que les cimes blanches jumelles auxquelles nous tournons le dos fussent des volcans éteints? »

Le trajet entre le camp du Sud-Ouest et le camp des Observations fut le plus dur et le plus désagréable de tous; les trente-six heures que nous mîmes à l'effectuer les plus remplies de mauvais moments à passer.

Nous quittâmes le camp du Sud-Ouest le 4 juillet à deux heures du matin. Le beau temps que laissait présager l'après-midi de la veille nous avait fait faux bond. Seules les parties les moins élevées de la côte n'étaient pas voilées de nuages. La Terre de Jesup n'était pas visible, cela va sans dire.

Pendant une heure, on avança assez rapidement en suivant les bords surélevés d'une crevasse due à l'action de la marée. Ensuite le brouillard s'abattit sur nous et l'on ne fit que patauger dans des flaques d'eau et passer à gué des rivières, jusqu'à ce qu'on eût atteint West-Point, qui se trouve en réalité sur une île faisant partie d'un groupe de trois. Sur le rivage de cette île, ainsi que de la suivante la marche était facile, bien que la neige fût profonde.

On gagna ensuite sur *l'icefoot* la grande crevasse à

l'ouest du promontoire Nord-Ouest, puis on suivit cette dernière jusqu'à la pointe même.

A partir d'ici, jusqu'à la hauteur de la pointe Intermédiaire, nous eûmes plus de mal à trouver la route, la crevasse n'étant pas aussi bien marquée.

Il avait commencé à neiger pendant que nous nous trouvions au promontoire Nord-Ouest, et, à partir de la pointe Intermédiaire, nous eûmes un temps très désagréable. La neige qui tombait de plus en plus épaisse noyait tout ce qui se trouvait à plus de trente mètres; elle s'accompagnait d'un vent pénétrant du nord-est, et cependant elle était assez humide pour se fondre au contact de nos vêtements et pour tremper ceux d'entre eux qui avaient échappé jusque-là à l'action de l'eau dans laquelle nous avions pataugé si longtemps.

Il n'y avait pas moyen de suivre une route clairement définie. Tout ce qu'on pouvait faire, c'était de s'orienter à peu près dans une direction générale, en se guidant d'après le vent.

Pendant plusieurs heures nous pûmes croire que nous allions être obligés d'établir notre campement dans la « bouillie » glacée qui couvrait la banquise. Puis le temps se leva quelque peu. Il fit assez clair pour nous permettre de nous orienter. Enfin, après avoir traversé à gué la large rivière qui coule auprès de l'*icefoot*, je posai le pied sur la pointe du camp des Observations.

Je n'avais pas un atome de sec; tous mes muscles, toutes mes jointures étaient fatigués à force de soulever à chaque pas les raquettes chargées de petits glaçons.

Cependant je n'avais pas envie de me plaindre; le gravier de la pointe, si humide qu'il fût, était infiniment préférable, pour s'y étendre, à un lit de bouillie glacée d'un pied d'épaisseur.

La neige ne discontinua point tout le temps qui suivit notre arrivée.

J'espérais que cette chute ininterrompue dégagerait l'atmosphère de l'humidité qu'elle contenait, et nous amènerait une nouvelle période de beau temps. Néanmoins, j'avais comme un pressentiment que nous allions avoir, pour le retour, le même temps que j'avais eu en juillet 1899, dans la baie Princesse-Marie.



CHAPITRE X

RETOUR AU CAP SHERIDAN

TEMPS AFFREUX ET TERRAIN ACCIDENTÉ. || RETOUR DANS LE MONDE CONNU. || LE SUPPLICE DES VÊTEMENTS TREMPÉS. || TOUT LE LONG DE « L'ICEFOOT ». || LES PROVISIONS S'ÉPUISENT. || PASSAGE DE DEUX RIVIÈRES. || LE CAMP DU CAP ALDRICH. || NOUS RETROUVONS DES VIVRES. || BEAU TEMPS ET FORCES REVENUS. || PASSAGE D'UN LAC. || ON VIENT DU « ROOSEVELT » AU-DEVANT DE NOUS. || RETOUR A BORD.

6 juillet. — Encore une journée infernale, si l'on peut employer ce terme pour désigner des heures passées littéralement dans l'eau.

Hier, vers cinq heures du soir, le brouillard et la neige se dissipèrent suffisamment, pendant un moment, pour nous permettre d'étudier la route à prendre, au milieu des lacs, et de gagner le promontoire suivant, dans la direction de l'est. Ensuite, comme nous étions sur pied depuis plus de douze heures déjà, on se coucha pour dormir un peu avant de se mettre en route. Je me réveillai vers minuit et je m'aperçus qu'une brume intense nous enveloppait, mais qu'il ne neigeait plus. Après déjeuner, je fis bâtir par mes hommes une nouvelle pyramide où je déposai une bouteille contenant

une courte notice. Cela fait, je donnai le signal du départ.

Au début, la route fut assez facile. Après avoir passé à gué une large rivière qui coulait sur la banquette côtière, nous arrivâmes sur ce qui nous parut être le promontoire vers lequel nous nous étions dirigés. Nous en suivîmes le rivage pendant quelque temps, non sans nous voir obligés à tout moment de patauger dans des lacs glacés et dans des fondrières. Finalement, je me décidai à faire dresser la tente sur une moraine à la hauteur de notre camp du 23. Par le fait, nous nous trouvions sur une île très plate que nous n'avions pas remarquée à l'aller, attendu qu'elle était cachée sous la neige. Une large nappe d'eau, trop profonde pour qu'on pût la franchir à gué, nous séparait de la côte, qu'on entrevoyait à peine.

Nous remettant en route par un temps couvert, nous réussîmes à gagner le monticule des Douze-Milles, après avoir passé à gué un nombre incalculable de petites rivières, qui toutes coulaient dans la direction de la côte. Du sommet de ce monticule, je m'aperçus que devant nous la glace était dans le même état : elle présentait l'aspect d'un vaste champ labouré, avec un torrent impétueux dans chaque sillon.

Franchissant ces torrents les uns après les autres, nous finîmes par atteindre le bord du chenal côtier, le long duquel nous pûmes nous avancer commodément jusqu'à un emplacement presque à la hauteur de notre camp du 21. A aucun moment on ne voyait autre chose

que les parties basses de la côte. Tout le reste disparaissait sous un voile funèbre de nuages noirs comme de l'encre.

Pendant que nous dormions au dernier campement, la température s'était abaissée au-dessous de zéro, ce qui eut pour effet de durcir la surface de la neige et de couvrir de glace les nappes d'eau peu étendues. Le vent du nord-ouest qui n'avait pas cessé de souffler depuis que nous avions quitté le camp du sud-ouest, s'était changé en tempête et imprimait des secousses violentes à notre tente. Le dais formé par les nuages noirs restait aussi épais.

Pour nous, avec nos vêtements humides et nos bottes trempées, cette situation n'était rien moins qu'agréable. Et l'on peut dire que la première moitié de cette étape fut des plus pénibles. De plus, les fatigues de ces dernières étapes m'avaient pas mal épuisé.

Il ne manquait pas autour de nous de lacs et de rivières ; ce qui nous sauva ce fut de ne pas nous écarter du bord de la crevasse. Partout ailleurs la glace était à peu près impraticable. La plus grande partie de la neige était déjà fondue, l'eau commençait à baisser dans les rivières, mais il va sans dire que la plupart des lacs subsisteraient jusqu'à l'automne où ils se changeraient en glace.

Nous campâmes sur le renflement extérieur du grand glacier qui constituait la dernière des langues de terre « en forme de broches » signalées par Aldrich. La

banquette côtière plus unie, qui s'étendait de la base de ce renflement jusqu'à la glace accidentée de la haute mer, à dix ou douze milles de distance, était couverte de lacs et de rivières.

Pendant une demi-heure environ, je pus jouir du magnifique panorama des hauts sommets dont la chaîne se déroule vers l'ouest à partir du cap Alfred-Ernest.

Baie Yelverton, *10 juillet*. — J'ai quitté mon nouveau domaine pour revenir dans le monde connu.

Le vent était tombé pendant que nous dormions à notre dernier campement. A travers le brouillard et les nuages, le soleil nous envoyait assez de chaleur pour sécher nos vêtements et nos bagages. Partis plus tôt que de coutume par un temps calme et nuageux, nous fournissons une bonne étape jusque vers neuf heures du matin. Nous rencontrons alors une rivière provenant d'un glacier au fond de la baie. Après en avoir suivi la rive marécageuse sur une distance de deux milles environ, nous nous décidons à la passer à gué. Elle avait bien quatre-vingt-dix mètres de largeur; l'eau montait jusqu'aux genoux, et le courant était si fort qu'il menaçait d'emporter traîneaux, bêtes et gens. Arrivés sur l'autre rive, nous y trouvons un brouillard tellement épais qu'il est impossible de se diriger au milieu des lacs et des rivières. Force nous est de camper.

Comme au dernier campement, notre tente est dressée sur un terrain bourbeux. Pour nous assurer un emplacement un peu plus solide, nous battons la



LE « ROOSEVELT » DANS LA BAIE WRANGEL.



LE « ROOSEVELT » ÉCHOUÉ DANS LA BAIE WRANGEL.

neige d'abord avec nos raquettes, puis avec les pieds.

Au large de la baie Milne, 11 juillet. — Encore une journée diabolique, passée à chercher, malgré le brouillard et le *drift*, à nous diriger dans un labyrinthe de lacs et de rivières, à travers un marécage où l'on enfonce jusqu'aux genoux.

Après neuf heures et demie de marche continue, nous arrivons à la série de « chevrons » qui forme la ligne de démarcation entre la glace de la baie et le *pack*. Nous sommes assourdis à un moment donné par le mugissement d'une rivière ou d'un lac qui se déverse dans la mer par une fissure.

Quels que soient les obstacles qui nous attendent le long de cette digue, et Dieu sait qu'il y en aura de reste, nous n'aurons probablement pas de rivière à franchir à gué et l'on peut espérer ne rencontrer que des lacs orientés dans une direction parallèle à celle que nous suivons.

La marche n'est pas tout à fait aussi difficile que le fut en juillet 1899 mon retour de la baie Princesse-Marie, mais elle a tout le temps d'empirer pendant les milles et les milles qui nous séparent encore du *Roosevelt*.

Auprès du cap Richards, 13 juillet. — Nous avons enfin tourné le point (le cap F. Martin) vers lequel nous tendons péniblement depuis quatre jours et qui semblait reculer à mesure que nous avancions.

La marche a été à peu près la même qu'hier, peut-être un peu meilleure vers la fin. Néanmoins j'ai

pris aujourd'hui mon bain le plus complet. En poussant les traîneaux pour les aider à franchir un passage difficile, le pied m'a glissé et je suis tombé dans l'eau jusqu'à la ceinture, ce qui a rendu la fin de l'étape assez désagréable pour moi.

Il est vrai qu'on s'habitue à être perpétuellement mouillé, comme on s'habitue à tout, paraît-il. Voilà beau temps que je ne me préoccupe plus outre mesure de mes vêtements trempés. Je les tords avant de me coucher et je leur donne encore un petit coup en me levant.

Le glacier, à l'ouest du cap F. Martin, est en pleine activité; il a une paroi frontale dont la hauteur varie de 3 à 13 mètres. A une centaine de mètres en avant de ce glacier, un *floeberg*, qui me parut avoir un mille et quart de long sur un demi-mille de large, est pris dans la glace. Il se dresse à une hauteur moyenne de vingt à vingt-huit pieds au-dessus du niveau de la mer. Un pétrel arctique passa au-dessus de nous pendant que nous doublions le cap.

Baie Mac Clintock, 14 juillet. — Un vent violent soufflait constamment au dernier campement. Le soleil perçait de temps en temps les nuages; il brillait au moment où nous nous mettions en route.

J'eus envie d'essayer la route intérieure, c'est-à-dire de suivre le chenal côtier qui remontait dans la baie. Mais après avoir voyagé une heure le long de la paroi du glacier, j'arrivai à un point d'où je dominais la baie, ce qui me fit comprendre aussitôt que mon idée était

absolument impraticable. La surface de la baie était complètement couverte de larges rivières et de grands lacs qui communiquaient les uns avec les autres.

La seule route possible était de suivre le bord extérieur de l'*icefoot*. Pour y arriver, nous dûmes revenir sur nos pas jusqu'au camp; après quoi, nous eûmes l'ennui d'avoir à contourner deux ou trois lacs et une grande rivière, ce qui nous obligea à nous engager au milieu des *floes* de haute mer avec leurs amoncellements de neige où l'on enfonçait jusqu'à la ceinture. Nous perdîmes ainsi trois heures.

Dans la suite, la marche devint plus facile; nous eûmes moins de détours à faire et le mélange d'eau et de glaçons n'eut plus en moyenne qu'une vingtaine de centimètres de profondeur. A un moment donné, une seconde rivière, large d'une cinquantaine de mètres, nous obligea de nouveau à faire un crochet qui nous ramena parmi les *floes*.

En somme, nous n'avons avancé que très lentement, les pattes des chiens étant dans un bien triste état, à force d'être toujours mouillées et exposées aux aspérités aiguës de la glace. Nous les avons munis presque tous de petites bottes, mais malgré cela ils ne peuvent guère avancer qu'en boitant péniblement. Il a fallu aujourd'hui, à mon grand regret, abattre « Nungwoddie », le fidèle chien gris, et le donner à manger aux autres, ainsi que les peaux de rennes provenant de la Terre de Jesup qui n'ont pas eu l'occasion de sécher et qui commençaient à se gâter. Si nous n'arrivons pàs

au cap Alexandra, il faudra encore sacrifier un chien, car je n'ai plus de pemmican. Après la première heure, toute l'étape d'aujourd'hui s'est faite par un brouillard épais.

Baie Disraëli, 15 juillet. — Une brume intense que le soleil perçait par moments, la côte complètement invisible, voilà ce que nous avons eu au dernier camp. Pendant que nous faisions nos préparatifs de départ, la terre se montra sur certains points et demeura visible pendant une heure environ.

Depuis, le brouillard persiste, avec accompagnement de neige fondue depuis quatre heures de temps.

Après les deux premières heures, la marche est devenue passable. Le terrain consistait en vieille glace à hummocks, d'où la neige avait à peu près disparu. Le peu d'eau qu'il y avait se présentait en petites flaques. Par un temps clair, permettant de voir où l'on va, la marche serait excellente.

Dans ces conditions, je renonce à envoyer les deux Esquimaux chercher des ravitaillements à la cache du cap Alexandra. Nous ne quitterons pas le bord extérieur de l'*icefoot*. Si nous pouvons gagner le cap Columbia et y prendre la viande qui s'y trouve, fort bien. Sinon, nous pousserons directement jusqu'au cap Hécla, et nous mangerons du chien jusqu'à ce que nous y soyons.

Il nous a fallu franchir deux grandes rivières aujourd'hui. La première fut passée à gué, en y faisant glisser les traîneaux, dont à peu près tout le con-

tenu fut trempé, et l'autre en établissant un pont avec quelques matériaux que nous eûmes le bonheur de rencontrer.

Mes habits commencent à pourrir littéralement sur mon dos à force d'être constamment mouillés. Je suis plus ou moins habitué à la désagréable sensation de l'humidité, mais non pas à l'odeur nauséabonde qui, depuis quelques jours, se dégage de ma personne, surtout sous la tente lorsque je suis couché.

Encore deux jours de ce temps abominable, puis une nuit à peu près convenable, et après une longue marche forcée qui nous tua un chien, en épuisa un autre et nous laissa nous-mêmes à peu près à bout de forces, nous arrivâmes au promontoire peu élevé qui forme le cap Aldrich et nous pûmes enfin planter notre tente sur du gravier sec. C'était la première fois, depuis douze jours, que nous la plantions sur autre chose que sur des glaçons fondus et de l'eau.

Une fois installé sous la tente, je regardai la glace et je m'aperçus que, si pénible qu'elle eût été à suivre, la route par laquelle nous étions venus était la seule possible. Depuis le point où nous avions atterri jusque bien au delà du promontoire, s'étendait un lac large et profond.

L'étape du 16 ne fut pas seulement désagréable, mais très insuffisante. Lorsque le brouillard se leva un peu vers la fin de notre marche, nous vîmes qu'au lieu de nous trouver à la hauteur du cap Albert-Édouard, comme je m'y attendais, nous nous trouvions à peine

par le travers de l'extrémité occidentale de l'île Ward Hunt.

Dans ce camp, la température s'abaissa bien audessous de zéro et nous nous en ressentîmes désagréablement. Dès le début de l'étape du lendemain, nous eûmes l'occasion de nous apercevoir des effets de ce changement. La neige et les étangs plus petits supportaient parfaitement le poids des chiens et des traîneaux, et même le mien, grâce à mes raquettes; les rivières avaient diminué de volume, et quant au brouillard, privé, par cet obstacle à l'évaporation, des renforts qu'il recevait constamment, il parut jusqu'à un certain point diminuer d'intensité. De plus, un nombre considérable de lacs, ayant trouvé un déversoir, n'étaient plus que l'ombre d'eux-mêmes. Les choses s'arrangeaient un peu, ce qui n'empêche que nous dûmes encore dresser notre tente dans de la neige fondue, un peu à l'ouest du camp Nares. C'est ici qu'on tua le vieux chien noir de Sipsu.

Nous vînmes à bout de deux grandes rivières pendant cette étape : la première en faisant un certain trajet pour contourner l'endroit où elle se jetait dans une crevasse, l'autre en profitant d'une voûte formée par la neige.

Lorsqu'on se mit en route pour l'étape suivante, le soleil commençait à percer le brouillard. Nous étions à la hauteur du milieu de la baie Markham, lorsqu'il triompha sur toute la ligne. A partir de ce moment jusque dans l'après-midi, il darda sur nous

ses rayons aveuglants, qui me brûlaient le visage et les yeux, malgré ma casquette à large visière. En revanche, le temps clair me permit de voir les pics jumeaux du cap Columbia de l'ouest et du nord. Ils offrent un spectacle des plus frappants.

Après le thé, mes hommes allèrent inspecter la viande de bœuf musqué que nous avions laissée à l'aller. Ils se demandaient avec une certaine inquiétude si les renards ne l'avaient pas toute mangée. Ils revinrent quelques heures plus tard, absolument gavés, me dire que les renards n'avaient touché à rien. Il y avait même plus de viande que nous n'en avions laissé, Koolovtingwah ayant encore tué deux bœufs lorsqu'il avait passé en retournant au navire. Ils rapportaient aussi un lièvre ; enfin ils avaient avec eux un des chiens de Koolovtingwah qui avait trouvé moyen de s'échapper. Il était resté auprès de la viande et se trouvait maintenant dans un état florissant. Tout cela était très satisfaisant. La viande de la cache me permit de passer deux nuits au cap Columbia, mes chiens ayant le plus grand besoin de repos et de nourriture. La nouvelle recrue arrivait on ne peut plus à propos et après avoir mangé du chien pendant deux jours, la viande de lièvre me sembla délicieuse.

L'orographie de la banquise côtière, tant à l'est qu'à l'ouest, nous apparut très clairement par suite des rivières et des lacs bleus qui en remplissent tous les creux et tous les sillons. Je pris des photographies sans trop espérer qu'elles seraient réussies. Je crai-

gnais que le bleu des lacs ne ressortît pas suffisamment.

Il y avait beaucoup d'eau entre le cap Columbia et le cap Hécla. La seule route à suivre était de longer la digue extérieure. Encore ne paraissait-elle guère fameuse.

Revenu à la tente, je fis un tour de promenade sur la langue de terre basse qui forme le cap Aldrich où je cueillis quelques fleurs. Les fleurs violettes étaient à peu près passées, mais les coquelicots étaient en pleine floraison. Il y avait encore la potentille dont les fleurs jaune-clair, piquées sur de longues lianes rouge foncé, jettent une note encore plus vive que les coquelicots. Sur cette pointe, se dressait un grand bloc de granit isolé que je photographiai.

Après une nouvelle période de sommeil, on se remit en marche. Le beau temps durait encore et les chiens se ressentaient des bons effets du repos et de l'abondante nourriture dont ils venaient de jouir.

Je suivis d'abord jusqu'au bout le banc de neige qui régnait sur le côté ouest du promontoire ; ensuite, je gagnai directement le bord extérieur de la glace, le long duquel nous pûmes marcher sans rencontrer trop d'obstacles. Il nous fallut cependant franchir à gué une grande rivière, où se déversaient les eaux de la baie Parr et du voisinage.

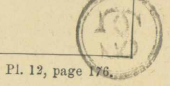
Au bout de l'étape, nous étions encore un peu à l'est du pic Gifford. Il avait fallu passer à gué une rivière et faire un long détour pour contourner l'autre. D'ail-



BŒUF MUSQUÉ DU CAP COLUMBIA.



OURS POLAIRE TUÉ DANS LE BASSIN DE KANE.



Pl. 12, page 176.

leurs rivières et lacs étaient beaucoup moins grands qu'ils ne l'avaient été; ils se vidaient rapidement.

Somme toute, la marche avait été meilleure que je ne m'y attendais. En revanche nos repas du soir et du matin, composés de viande de bœuf musqué datant de quelque trois semaines déjà ne furent pas des plus appétissants.

Lorsqu'on se remit en route, le temps était au beau; mais bientôt le brouillard se forma de nouveau : au bout de cinq heures environ tout le paysage avait disparu.

Je finis par distinguer les faibles traces d'une piste laissée au printemps dernier, lorsque nous étions partis de la pointe des Mousses vers le nord, piste que je cherchais avec le plus grand soin. Je fis dresser la tente un peu au delà, et j'envoyai les deux hommes jusqu'à la côte avec le traîneau, pour rapporter de la cache du pemmican et du biscuit. Ils commencèrent par s'égarer dans le brouillard, mais ils finirent par trouver la cache et en rapporter les objets demandés, qui furent les bienvenus. Pendant l'étape, nous avions eu trois rivières à franchir.

L'étape du lendemain fut la contrepartie de la précédente. Elle commença dans le brouillard pour finir sous un soleil éclatant. En traversant la baie Markham nous ne trouvâmes que peu de lacs; l'eau se présentait sous forme de nappes étroites, mais profondes, à nombreuses ramifications, comme il arrive le plus souvent dans les baies. Nous franchîmes à gué deux rivières considérables.

Nous arrivâmes en face de l'endroit où nous avions quitté, à l'aller, la banquette côtière du cap Hécla. Un lac profond la recouvrait maintenant, ce qui nous força de continuer à suivre le bord de la banquise jusqu'à ce que nous ne fussions plus qu'à un demi-mille du campement. Nous passâmes alors sur la digue surélevée de *l'icefoot,* que nous suivîmes jusqu'à la cache.

L'emplacement de notre camp du printemps était, à l'heure actuelle, recouvert de plusieurs pieds d'eau, tout *l'icefoot* ne formant là qu'un grand lac. Après avoir retiré de la cache certaines provisions, nous suivîmes la digue jusque dans la baie de James Ross, où il nous fallut camper sur la glace. Quoique tout près du rivage, l'eau ne nous permettait pas d'y arriver.

Le lendemain soir, lorsqu'on se mit en marche, un brouillard épais enveloppait tout; mais cela ne nous occasionna pas trop de retard, puisque nous avions la digue de *l'icefoot* pour nous guider. Chemin faisant, je trouvai quelques boîtes à conserves qui marquaient l'emplacement de notre *igloo* d'avril 1902. Au delà de ce point, le brouillard se dissipa suffisamment pour nous montrer que la route de terre, par la péninsule Fielden, était absolument impraticable, par suite de la fonte des neiges. Il nous fallait donc contourner le cap Joseph Henry, ce qui n'était pas pour me rassurer; je ne savais que trop bien à quoi il fallait s'attendre sur la côte orientale de ce terrible cap.

Jusqu'à cinq milles environ du promontoire, les conditions furent à peu près les mêmes que dans la baie Markham. Deux rivières nous obligèrent à faire de grands détours. Ensuite nous eûmes trois ou quatre milles de marche très pénible, sur la banquise, enfin un mille peut-être d'*icefoot*. La pointe du cap était à peu près dans le même état qu'en 1902 : il fallait tous les chiens et nos efforts réunis à tous les trois pour faire avancer chaque traîneau.

Je me retournai, en arrivant à la pointe, pour jeter un dernier regard sur le cap Hécla. Debout sur la digue étroite de *l'icefoot*, je me rappelai la première fois que j'avais aperçu ce cap de ce même endroit, en avril 1902, et quels avaient été alors mes sentiments. J'avais été autrement loin depuis.

Peu après la pointe, nous rencontrâmes un lac sur *l'icefoot*. Il fallut transporter la tente et le fourniment à dos d'homme, en suivant le flanc escarpé du talus. On dressa la tente et on prépara le souper; après quoi les deux Esquimaux retournèrent chercher de nouveaux chargements; enfin ils firent un dernier voyage pour chercher les traîneaux qu'ils halèrent le long du bord du lac.

Ce fut une longue et pénible journée. Il fallut encore abattre un chien que cette étape acheva d'épuiser. Dans les rochers, et à l'extrémité du cap, j'observai plusieurs fossiles, dont j'emportai un échantillon.

L'étape suivante, malgré tous nos efforts, ne nous

mena qu'à View Point. Nous avions à notre gauche l'eau libre et une glace toute désagrégée, à notre droite le lac infranchissable qui recouvrait *l'icefoot* et les falaises du cap J. Henry. La seule route possible suivait la crête du colossal *icefoot*, doublement accidenté et entrecoupé de crevasses. Quand j'y eus creusé un chemin tortueux à l'aide d'un piolet, tout le monde se mit à pousser, à tirer, à hisser ou à descendre les traîneaux, qu'il fallait par moments décharger et transporter sur notre dos, aux passages les plus difficiles.

Apparurent les pentes neigeuses du rivage, interrompues par des zones de rochers à nu, jusqu'au delà du pic Hamilton; puis la banquise, moins accidentée par ici; enfin la neige du rivage, une rivière et une bande de terre sans neige, où il fallut pousser les traîneaux sur des rouleaux en bois, pour arriver à notre campement de View Point, où la tente fut pour la première fois, depuis que nous avions quitté le cap Columbia, dressée sur du gravier sec.

Étape pénible, longue, si l'on considère les heures qu'elle dura, trop courte, hélas, au point de vue de la distance parcourue. Par bonheur, temps splendide.

Le cap Joseph Henry est peut-être le plus satisfaisant, au point de vue de l'esthétique, de tous ces caps septentrionaux. Une haute falaise à pic qui plonge directement dans l'eau profonde, sans rien qui la protège contre les immenses *floes* qui lui livrent sans cesse des assauts terribles, le revêt d'un *icefoot* prodigieux

et lui communique, en toute saison de l'année, un aspect des plus impressionnants.

Au camp de View Point, je dis à Egingwah de prendre les devants, le lendemain matin, et de gagner le *Roosevelt*. Il devait remettre au capitaine une lettre lui recommandant d'envoyer des hommes et des chiens à ma rencontre. Ooblooyah et moi, après avoir déposé notre traîneau et la moitié de notre paquetage dans la cache, nous devions le suivre plus lentement. Des cinq chiens qui nous restaient, un seul était encore capable de travailler. Il y en avait un qui ne valait absolument rien.

La piste d'Egingwah, que nous suivîmes deux heures plus tard, nous fut extrêmement utile pour franchir les crevasses et les étangs. Sur une distance de trois milles, peut-être, après avoir quitté le camp, nous rencontrâmes un tel labyrinthe, une telle quantité d'obstacles que je commençais à craindre qu'il ne nous fallût quatre jours pour arriver au navire. Plus loin la marche se fit plus facile : nous pûmes avancer assez rapidement, et à peu près en ligne droite, jusqu'au cap Richardson. La glace était pourrie près du cap ; il fallut rester dans la baie. Finalement, après avoir franchi à gué plusieurs étangs avec de l'eau jusqu'à mi-cuisses, nous plantâmes la tente sur un *floe* élevé, à un mille environ à l'ouest de l'extrémité occidentale de l'île Williams. Temps toujours beau. Vers huit heures du soir, nous entendîmes des cris auxquels nous répondîmes. Un peu avant onze heures, Marvin arriva avec

Ahwegingwah, Teddylingwah et Sigloo. Il me dit que le *Roosevelt* s'était dégagé, le 4 juillet, de son quartier d'hiver auprès du cap Sheridan; qu'il avait doublé le cap Union en se faufilant par un chenal étroit pour être enfin projeté violemment contre l'*icefoot* un peu au sud du cap. Pour l'instant, il était mouillé à Shelter River en vue des réparations nécessaires.

Marvin n'avait pas pu s'avancer vers le nord au delà du cap Hécla par suite de la désagrégation de la banquise. Il s'était donc dirigé vers l'ouest et avait effectué une ligne de sondages fort utiles le long de la côte de la Terre de Grant, jusqu'aux environs du cap F. Martin.

Le capitaine Bartlett avait, selon mes instructions, dressé la carte du fond du canal Robesson. Marvin et ses Esquimaux étaient venus m'attendre au cap Sheridan. A l'arrivée d'Egingwah, ils étaient partis par voie de terre à notre rencontre.

Entre ma tente et le rivage, en face de l'île Williams, la glace se composait de *floes* à *hummocks* séparés par des nappes d'eau profondes. On munit le traîneau de deux flotteurs qui le transformèrent en radeau et on poussa presque tout droit vers le rivage, sans se préoccuper d'aucune nappe d'eau dont la profondeur n'atteignait pas au moins trois pieds.

En arrivant près du rivage, la marée haute nous opposa une large nappe d'eau libre, aussi impossible à franchir qu'à tourner. Nous servant de glaçons détachés comme de bacs, nous réussîmes à gagner le

rivage. Après nous être séchés de notre mieux, nous prîmes chacun un chargement sur le dos et nous partîmes pour le cap Sheridan, nous réservant de venir chercher plus tard le traîneau et le reste de nos bagages.

Je fus bien aise de trouver le canot laissé à mon intention sur la rive occidentale de la rivière du cap Sheridan; il me permit de gagner la tente à la rame en suivant le lac de l'*icefoot*. J'y arrivai à midi, le mardi 16 juillet.

C'est le lundi 30 juillet que, du haut des falaises, je vis le *Roosevelt* à mes pieds, et à trois heures et demie je montais à bord, un canot étant venu me prendre sur le rivage.

Mon expédition dans l'ouest avait donc duré cinquante-huit jours. Du 23 février au 30 juillet, j'avais passé tout juste huit jours sur le navire.

J'avais tout lieu de me féliciter des résultats de cette expédition. J'avais exploré la partie inconnue de la côte entre les points extrêmes atteints par Aldrich et par Sverdrup, but principal que je m'étais proposé; j'avais relevé l'existence d'une terre nouvelle dans le nord-ouest et reconnu la large banquise côtière de la Terre de Grant à l'ouest du cap Hécla. Elle sera, j'en suis persuadé, une fois qu'on en connaîtra bien tous les caractères, l'objet de l'intérêt le plus vif de la part des savants.

Si les circonstances particulièrement désagréables du retour sont venues, sur le moment du moins, dimi-

nuer considérablement le plaisir de l'expédition et la satisfaction que me procuraient les résultats acquis, ce n'est après tout qu'un mal auquel il faut s'attendre dans presque toutes les entreprises d'exploration arctique.



CHAPITRE XI

DES TERRES ARCTIQUES A NEW-YORK

En route pour New-York. || Belle tenue du « Roosevelt ». || Enfermés dans les glaces. || Nous avançons péniblement de quelques milles. || 75 jours de lutte. || La mer libre. || Passage a Itah. || Nous doublons le cap Parry. || Débarquement successif de groupes d'Esquimaux. || Tempête de neige. || Le charbon commence a manquer. || Nous chauffons au bois. || Rencontre d'un paquebot qui nous ravitaille. || Arrivée au port de Battle. || fin de l'expédition. || Les résultats immédiats.

A notre arrivée à bord, le capitaine nous narra les péripéties par lesquelles avait passé le *Roosevelt* depuis que la glace s'était ouverte auprès du cap Sheridan. Il avait subi une série d'épreuves auxquelles bien peu d'autres navires auraient pu résister. Deux fois on avait tout débarqué dans la conviction que jamais il ne réussirait à se dégager.

Le capitaine vantait avec enthousiasme la coupe de notre navire et la facilité avec laquelle il s'élevait au-dessus des glaçons lorsque ceux-ci l'enserraient. Le mécanicien en chef n'était pas moins fier des dimensions et de la puissance de l'arbre de couche du *Roosevelt*, qui avait, à un moment donné, résisté à

une pression désastreuse et soutenu à lui seul tout le poids de l'arrière du navire.

Profitant d'un moment où la banquise s'éloignait de l'*icefoot*, nous partîmes; le *Roosevelt* fort allégé, était dans d'excellentes conditions pour échapper à l'étreinte des glaçons. Par contre, il faisait eau à l'arrière, et son étambot, que les chocs avaient tordu, augmentait la difficulté de gouverner.

Après avoir donné deux ou trois fois dans la glace côtière, il réussit à doubler tant bien que mal le promontoire, pénétra dans la baie Lincoln, dont il suivit jusqu'au fond le rivage septentrional, enfin franchit la baie pour aller se réfugier dans un endroit relativement abrité.

Il s'y trouvait dans une position beaucoup meilleure que celle d'auparavant, où il était à la merci du premier *floe* un peu considérable qui pouvait venir à n'importe quel moment, le soulever et le projeter sur la côte. Aussitôt les amarres fixées, j'envoyai un des Esquimaux attendre au mouillage précédent le retour de ses cinq camarades; j'en expédiai cinq à la chasse au lièvre; enfin deux autres vers le sud, porter aide et secours à Ootah, campé à la baie Shift Rudder, où sa femme avait donné naissance à un garçon, pendant qu'ils revenaient vers le navire.

C'est ici que, pour la première fois depuis le 1er juin, je me déshabillai et pus m'aller coucher comme un être civilisé. Cela me fit un drôle d'effet.

Le 8 août, à deux heures du matin, nous nous

remîmes en route le long de l'*icefoot* et nous gagnâmes la pointe septentrionale de la baie Wrangel. Se frayant un passage de vive force, le *Roosevelt* gagna le fond de la baie, où l'on mouilla. L'eau était si peu profonde que nous pensions que nul glaçon un peu massif ne pourrait nous y atteindre. Je fus bien aise d'avoir pu nous abriter là : la partie de la côte comprise entre les baies Wrangel et Lincoln est un des plus mauvais endroits de toute la région où un navire puisse se voir pris dans la glace.

Mais ce n'était pas tout d'être en lieu sûr, il fallait en sortir. Pendant trois semaines, les glaces nous retinrent prisonniers dans la baie; et j'avoue que, tout en ne voulant pas en convenir, je me prenais à douter que nous pussions nous échapper. L'*Alerte* et la *Découverte* avaient pu quitter la baie de la Découverte le 20 août, et le *Protée* le 26. Or, ces navires se trouvaient autrement bien placés pour pouvoir se dégager, que nous autres, emprisonnés comme nous l'étions au fond de la baie. D'ailleurs le temps qu'il faisait et l'état de la glace me rappelaient beaucoup plus que je ne l'eusse souhaité, ce qui m'était arrivé au cap d'Urville en 1898.

L'espoir du retour finit par devenir si problématique que je me mis à former des plans en vue d'un séjour forcé d'une année supplémentaire dans ces parages. Mon programme comprenait l'exploration par des groupes de chasseurs agissant simultanément, de toute la région comprise entre le cap Defosse et la

baie Lincoln, ainsi que du bassin du lac Hazen; en outre, il prévoyait la formation de colonies au fort Conger, au lac Hazen et au fond du fiord Archer.

Le 24, vers midi, la glace se relâcha quelque peu; nous pûmes avancer de trois milles environ vers le cap Baird. Ensuite la glace et le brouillard se refermèrent sur nous; la dérive nous entraîna lentement dans l'est jusqu'à minuit; nous restâmes en place pendant la journée du 25, et le 26, reperdant tout le terrain gagné, nous fûmes derechef repoussés dans la baie.

Vers quatre heures du matin, le 27, une brise très légère, soufflant du fond de la baie, nous fit dériver presque imperceptiblement vers l'est. A cinq heures trente, la glace se détendit légèrement; nous en profitâmes aussitôt pour nous mettre à nous frayer un passage à coups d'éperon vers l'eau libre, le long de la côte du Groenland. Au commencement, nous n'avancions qu'avec une lenteur désespérante; plus tard, les choses allèrent un peu mieux, nous pûmes avancer vers le cap Tyson. Enfin, contournant un énorme *floe*, nous réussîmes à en suivre le rebord extérieur vers le midi, et à nous glisser entre le *floe* et l'île Joe.

Quel que fût le sort qui nous attendait, nous ne courions plus le danger d'être coincés pour toute une année dans la baie Lady Franklin, ni de voir écraser notre navire contre les terribles falaises qui bordent le rivage du promontoire J. Daly, depuis le cap Lieber jusqu'au cap Defosse. A partir de ce moment, le

Roosevelt fit des progrès très satisfaisants jusqu'au 29, à six heures du matin, où il fut arrêté par une banquise impénétrable, au sud et à l'est de la pointe Hayes.

Depuis l'après-midi du 29 jusqu'au 5 septembre à six heures du soir, il nous fut impossible d'avancer. La glace où nous étions emprisonnés dérivait lentement mais sûrement vers le sud-ouest; elle se tassait contre la presqu'île Bache et dans les baies Buchanan et Princesse Marie.

Le soir du 5, la glace se relâcha vers le sud-est. Je renonçai à mon intention d'aller reprendre mon dépôt de la pointe Victoria; le *Roosevelt* se dirigea vers la pointe Cairn, sur la côte du Groenland. Depuis le 5 septembre au soir jusqu'au 7 à minuit, il fut possible de faire, d'une façon intermittente, des trajets de quelques heures qui, en s'ajoutant les uns aux autres, nous amenèrent au delà du milieu du bassin de Kane. Les 8, 9, 10 et 11 nous demeurâmes emprisonnés au milieu de vieux *floes* très compacts à proximité d'un groupe de quatre icebergs. Une pareille position ne laissait pas de me causer une certaine inquiétude, d'autant plus que, pendant deux de ces journées, le vent du sud soufflait en tempête.

Le 11 septembre, à sept heures du soir, on put encore avancer un peu et, pendant les cinq jours qui suivirent, on profita de toutes les occasions de gagner un ou deux milles vers le sud-est, ce qui nous était possible pour ainsi dire à chaque marée. Nous étions ensuite repris et poussés vers le sud-ouest par quelque

vaste train de glace en pleine dérive le long de la côte du Groenland.

Le temps commençait dès lors à devenir très froid; la jeune glace se formait déjà et durcissait avec une grande rapidité. Au fond, je ne doutais plus désormais de pouvoir nous échapper à moins de quelque contretemps imprévu. Cependant la saison était si avancée et l'état de la glace si peu favorable qu'il n'était pas impossible du tout de voir se répéter l'expérience du *Polaris* et de nous trouver pris pour tout l'hiver dans la banquise en dérive.

Finalement, après un ou deux arrêts momentanés que causaient les extrémités de deux *floes* venant à se rejoindre, nous débouchâmes le 16, à quatre heures du matin, dans la mer libre un peu au nord de l'île Lyttleton, d'où nous gagnâmes Itah. C'est ainsi que se termina la lutte opiniâtre que nous livrions à la glace depuis le 4 juillet, lutte qui avait duré soixante-quinze jours.

Nous quittâmes Itah. Après y avoir laissé la moitié de nos Esquimaux et pris le temps de réparer le navire, nous arrivâmes à minuit au cap Alexandra, d'où le *Roosevelt* se dirigea en droite ligne vers le cap Isabelle, en exécutant une série de sondages sur la largeur du détroit de Smith.

A dix milles environ du cap Alexandra, nous rencontrâmes le bord compact de la banquise. Celle-ci, extrêmement épaisse, s'étendait sans la moindre solution de continuité jusqu'au rivage de la terre d'Elles-

mere. Un sondage effectué dans cet endroit accusa un fond de 435 brasses.

Le *Roosevelt* prit ensuite la direction du cap Chalon, contournant une pointe de la banquise qui s'étendait presque jusqu'à la côte du Groenland, au-dessus de la baie Sonntag. Dans le détroit de la Baleine, rempli d'icebergs, de glaçons et de nappes de jeune glace, nous vîmes un grand nombre de morses; on en tua dix, non sans difficulté, car la jeune glace ne permettait pour ainsi dire pas de s'en approcher.

Nous entrâmes à Kookan pour y débarquer un nouveau groupe d'Esquimaux. A peine avions-nous mouillé en dehors du delta, qu'une grande nappe de jeune glace relativement épaisse vint donner contre le navire et en fit échouer l'arrière aux derniers moments de la marée haute. Ce fâcheux contretemps nous retint en ce lieu jusqu'au lendemain à midi; on profita de la circonstance pour achever le calfatage de l'arrière et pour resserrer et renforcer les écrous de l'hélice.

En sortant de Kookan, la jeune glace résistante, épaisse alors d'une quinzaine de centimètres, retarda sérieusement la marche du navire pendant les trois premiers milles. Une fois sortis de la baie, la glace se fit moins compacte. On mit le cap sur la passe qui sépare les îles Herbert et Northumberland, et pendant le trajet on tua six morses qui se trouvèrent sur notre passage.

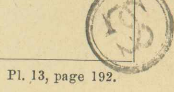
Après avoir franchi le détroit et doublé le cap Parry,

nous nous trouvâmes dans une mer libre et nous poussâmes directement vers le sud. Un contingent d'Esquimaux voulait débarquer à Oomunui, au sud de la baie Wolstenholm ; le *Roosevelt* passa donc derrière les îles Saunders où l'on tua six grands morses mâles. Une jeune glace, trop épaisse pour qu'on pût la briser, nous empêcha de nous approcher d'Oomunui; je cherchai donc à débarquer les Esquimaux à Narksami entre Oomunui et le cap Athol. Je ne fis cependant qu'y jeter l'ancre un moment, l'épaisseur et le mouvement de la jeune glace me faisant craindre d'y rester même une heure. Je fis donc lever l'ancre sans retard, et nous ressortîmes lentement, à travers une nappe de jeune glace; il nous fallut toute la force dont nous pouvions disposer pour en venir à bout.

Les nuits commençaient à être très sombres. Au large du cap Athol nous sortîmes de nouveau de la jeune glace et, reprenant la direction du sud, nous nous trouvâmes, le lendemain de grand matin, à la hauteur du cap Dudley Digges. Mes derniers Esquimaux débarquèrent dans la baie de Parker Snow.

La journée était merveilleusement belle; le soleil resplendissait; il faisait presque chaud. Les Esquimaux travaillèrent de bon cœur à débarquer leurs effets, leurs chiens et la viande de morse que je m'étais procurée à leur intention, attendu que je ne les ramenais qu'à la fin de la saison des chasses et qu'ils ne pouvaient plus espérer trouver avant l'hiver qu'une provision de vivres insuffisante pour les mener jusqu'à l'année suivante.

VUE DE L'ARRIÈRE DU « ROOSEVELT ».



Pl. 13, page 192.

Avant la nuit tout était débarqué et plusieurs tentes installées sur le rivage.

A la tombée de la nuit, il commença à neiger; il soufflait une légère brise du sud-est. Le matin tout le pays était blanc de neige; le vent avait acquis une telle violence que force nous fut de rester au mouillage jusqu'au lendemain matin. Dans l'intervalle, le navire fut paré pour affronter de grosses mers. Depuis que nous avions quitté le cap Union, tous les vivres, toutes les munitions et tous les effets d'équipement avaient été portés sur le pont, prêts à être jetés sur le rivage ou sur la glace si la nécessité s'en présentait. Tout ce chargement fut descendu alors à fond de cale en prévision du gros temps que nous ne pouvions manquer de rencontrer une fois sortis de la glace.

Aussitôt que le temps le permit, je gagnai le cap York, où nous trouvâmes quatre familles d'Esquimaux. Le navire fut amarré à la banquette côtière nouvellement formée, pendant qu'on réparait un excentrique faussé.

Les indigènes nous apprirent que la glace de la baie de Melville ne s'était retirée que peu de temps auparavant, de sorte que pendant tout l'été aucun navire n'avait pu s'approcher du cap, fait sans précédent depuis l'époque où je connaissais cette région, c'est-à-dire depuis 1891.

Je quittai le cap York le 27, vers la fin de l'après-midi, par une épaisse tempête de neige qui augmentait encore l'obscurité de la nuit. C'est pour ainsi dire

à tâtons que le *Roosevelt*, marchant à demi-pression seulement, se faufila dans les ténèbres entre les nombreux icebergs ; nous sentions néanmoins que le voyage de retour avait commencé pour tout de bon.

Le 30 septembre, à minuit, nous contournions l'extrémité de la banquise de pleine mer. Le 3 octobre nous parvenions à la côte occidentale, un peu plus haut que le cap Dyer, et nous la suivîmes jusqu'au delà des caps Walsingham et Mercy. Le 6, nous traversions l'entrée de la passe Cumberland, lorsque vers quatre heures du matin, à sept milles environ au nord de l'île Monumentale un paquet de mer rompit tout net l'arbre de couche du gouvernail, laissant le *Roosevelt* complètement désemparé.

Il faisait un brouillard épais. On dut mettre le navire en panne, l'avant tourné vers l'est pour éviter d'être entraîné par la dérive jusque sur la côte déchiquetée du cap Haven. Un mâtereau improvisé servit de gouvernail de fortune, mais à peine étions-nous en route que le vent se mit à souffler du nord-est et la mer grossissante eut bientôt fait d'emporter notre malheureux gouvernail. Il nous fallut encore mettre en panne, et cela par une tempête qui, pendant trente-six heures, eut toute la violence d'un ouragan et souleva une mer des plus dures. Le *Roosevelt* prouva qu'il était capable de tenir la mer par les plus gros temps. Avec un double ris dans sa voile de misaine, il se comporta aussi bien que la meilleure de nos goëlettes affectées à la pêche sur les bancs de Terre-Neuve. Malgré un

roulis qui, à plusieurs reprises, fit monter les vagues au-dessus de sa lisse, il n'embarqua pas seulement la valeur d'un seau de cette eau verte et menaçante.

Lorsque la tempête diminua de violence, nous en eûmes pour vingt-quatre heures à être ballottés par le travers de l'entrée du détroit d'Hudson. L'équipage se mit en devoir de construire un gouvernail de rechange qui ne fut terminé et mis en place qu'après deux journées de travail dans des conditions d'une difficulté inimaginable. Les hommes chargés de cette besogne se voyaient à tout moment projetés d'un côté du pont à l'autre.

Le lendemain nous nous trouvions auprès de la côte du Labrador, dans ce qui est peut-être le plus mauvais endroit de sa partie septentrionale, région qui porte le nom de Pot Rocks, rochers autour desquels l'eau bouillonne sans cesse comme dans un chaudron. Il nous fallut passer au milieu de ces récifs par un temps de brouillard et de neige chassée par le vent, en évitant de nous rapprocher de la côte que nous finîmes par apercevoir assez distinctement le 13, pour nous rendre compte que nous nous trouvions à une faible distance au nord de la baie Saglek. Comme nous manquions complètement d'eau et qu'il nous restait peu de charbon, je résolus de toucher à Hebron dans l'espérance d'en trouver là quelques tonnes.

Nous ne pûmes nous procurer du charbon, mais nous trouvâmes de l'eau et quelques provisions indispensables. Le lundi matin, de bonne heure, je repartis

pour Nain, prenant à partir du cap Mugford le chenal intérieur que connaissait heureusement à fond le capitaine Bartlett. Nous mîmes en panne pendant la nuit, pour arriver à Nain le lendemain après midi.

On put s'y procurer un peu de bois et de graisse de baleine et deux ou trois tonnes de poussière de charbon après des retards considérables occasionnés par des coups de vent, qui empêchaient le va-et-vient des canots entre le navire et le rivage. Ces bourrasques étaient si violentes qu'elles rompirent l'amarre d'un de nos canots qui s'en alla à la dérive. Les femmes des Esquimaux assumèrent tout le travail de charger et de décharger le bois.

En suivant toujours le chenal intérieur, je poussai jusqu'à Hopedale, où je me procurai une nouvelle provision de bois. Ici encore le vent nous occasionna du retard. La deuxième nuit de notre séjour, une forte bourrasque fit chasser le *Roosevelt* sur ses ancres et le fit échouer. Heureusement, à la marée suivante on put le renflouer sans peine.

En quittant la rade, le navire était si léger qu'il n'obéissait pas à son gouvernail. On mouilla les deux ancres et, le soir, lorsque le vent tomba, on rentra dans le port où le *Roosevelt* fut échoué, le gouvernail hissé sur le pont et rebâti, et l'arrière calfaté à nouveau. Les indigènes s'employèrent à embarquer du lest et à manœuvrer les pompes, pendant que nous attendions l'arrivée du paquebot. Je comptais sur ce dernier pour me ravitailler en charbon, ne me souciant guère,

en cette saison, de naviguer sans combustible le long de cette côte dangereuse, surtout avec un navire en aussi triste état.

Le capitaine du paquebot nous céda sept tonnes de charbon. Cela nous permit, malgré les vents contraires et les tempêtes de neige, d'atteindre la station baleinière du port de Hawkes où nous prîmes à bord encore deux tonnes de charbon. Nous suivions toujours le chenal intérieur, dont Bartlett connaissait tous les détours, et où il manœuvrait avec une science et une adresse incomparables.

Le 2 novembre, nous arrivions au port de Battle. Le lendemain, on embarqua quarante tonnes de charbon. Pendant que se faisait cette opération, un vent du sud-est s'éleva, accompagné de pluie. Jusqu'au 12, le vent souffla du sud-est, de l'est et du nord-est. Nous eûmes de la pluie, de la neige, des brouillards et une mer houleuse.

Le 12 le temps s'éclaircit, mais les vagues qui pénétraient dans l'entrée étroite et tortueuse du port étaient si fortes qu'il n'eût pas été prudent de s'aventurer au dehors. Le 13, nouveau grain du sud-est, chassant devant lui une neige épaisse. Cependant, comme la mer s'apaisa pendant quelques heures, j'en profitai pour gagner le port des Assises où l'on est bien à l'abri. Tout le temps qu'on avait passé dans le port de Battle nous avait mis sans cesse sur le qui-vive. Il fallait des efforts continuels pour empêcher que le navire ne fût poussé à la côte par les remous violents

qui font de ce port le plus mauvais de toute la côte du Labrador, aussitôt que la mer est un peu forte.

A partir du port de Battle, le voyage ne fut qu'une suite ininterrompue de vents contraires, de gros temps et de retards interminables.

Le 23 novembre, à l'aube, le *Roosevelt* mouillait dans le port de Sydney, quatre mois et demi après avoir quitté le cap Sheridan. Le retour avait certainement été la partie la plus fatigante et la plus contrariée de toute l'expédition. La seule consolation était de pouvoir se dire que chacun de nous revenait dans un état de santé aussi bon, sinon meilleur, qu'il n'était parti, et que le navire n'avait subi que des avaries secondaires.

En quittant le port de Sydney, le *Roosevelt* profita de chaque occasion propice pour suivre la côte vers le midi. Il arriva dans le port de New-York la veille de Noël.

Les relations entre les membres de l'expédition avaient été des meilleures. Personnellement, je n'ai jamais passé dans les régions arctiques une année où j'aie éprouvé moins de ces petites contrariétés ou de ces mésintelligences qui sont habituellement un des côtés les plus désagréables d'un voyage polaire.

Tout l'équipage, depuis le capitaine jusqu'au dernier matelot, avait fait son devoir avec autant d'intelligence que de dévouement et le *Roosevelt* avait accompli tout ce qu'on attendait de lui.

On peut résumer comme suit les résultats principaux obtenus par l'expédition :

Primo. — Nous avons atteint la latitude la plus septentrionale à laquelle on soit parvenu jusqu'à ce jour, étant arrivés à 174 milles marins du Pôle. La région inconnue, entre les points extrêmes atteints par Cagni et par moi, se trouve réduite à moins de 351 milles; de sorte qu'à présent la majeure partie des régions arctiques inexplorées est celle qui se trouve entre le Pôle et le détroit de Behring.

Secundo. — Nous avons découvert l'existence d'une nouvelle terre située au nord-ouest de la terre de Grant et qui est probablement une île formant un prolongement occidental de l'archipel de l'Amérique du Nord.

Tertio. — Nous avons rapporté un supplément considérable d'informations au sujet de la glace et des diverses conditions qu'on peut s'attendre à rencontrer dans la mer Polaire centrale.

Quarto. — Nous avons exploré et relevé la côte située entre les deux points extrêmes atteints vers l'ouest par Aldrich en 1876, et vers le nord par Sverdrup en 1902.

Enfin, nous avons exploré la banquise si intéressante de la côte de la terre de Grant, véritable pépinière des *floebergs*.

D'autre part, nous rapportons des observations maréométriques et météorologiques; les résultats de sondages exécutés dans le détroit de Smith débouchant sur la mer Polaire et sur la côte septentrionale de la Terre de Grant; des échantillons de la formation du sol

sous-marin de ces régions. Nous avons constaté l'existence de nombreux rennes arctiques dans les terres les plus septentrionales connues; nous avons élargi et mieux défini les territoires où l'on rencontre le bœuf musqué; nous avons fait un nouveau recensement comparatif des Esquimaux, etc., etc.

Il est bon de faire remarquer aussi qu'un des résultats de la dernière expédition organisée par le *Club arctique Peary* a été de simplifier de 50 pour 100 la tâche d'arriver jusqu'au Pôle Nord; de confirmer que l'homme et le chien des Esquimaux sont les deux seuls organismes capables d'affronter toutes les éventualités d'une exploration arctique sérieuse; enfin que la route préconisée par les Américains ainsi que les méthodes et l'équipement adoptés par eux demeurent les moyens les plus efficaces d'assurer le succès éventuel.

Il n'est aucun membre de l'expédition qui ne soit persuadé que nous aurions atteint le Pôle, si l'hiver 1905-1906 avait été une saison normale dans les régions arctiques au lieu d'être une saison particulièrement ouverte.

Une nouvelle expédition, suivant la même route que moi et profitant de mon expérience, pourra non seulement arriver jusqu'au Pôle Nord, mais encore accomplir ce qui reste à faire de plus important dans la Mer arctique centrale, à savoir une série de sondages de haute mer entre la côte septentrionale de la Terre de Grant et le Pôle et le relevé de la partie inexplorée de la côte nord-est du Groenland entre le cap Morris



LE NAVIRE MIS A LA CÔTE POUR RÉPARATION (FIORD D'ITAH).

Pl. 14, page 200.

Jesup au nord et le cap Bismarck au sud. Ces résultats pourront être obtenus par une expédition d'une durée égale à la dernière et moins coûteuse que celle-ci.

Il faut se garder enfin d'oublier que l'expédition qui a obtenu tous ces résultats a été organisé par le *Club arctique Peary*; que l'honneur en revient exclusivement à la générosité et à l'esprit d'initiative des membres de ce club et tout particulièrement au zèle infatigable de son président Morris Jesup.



CHAPITRE XII

LE CLUB ARCTIQUE PEARY

« Atteindre le point septentrional extrême de l'hémisphère occidental ; encourager et assurer l'exploration des régions polaires. »

L'HISTOIRE du *Club Arctique Peary* se divise en deux parties, dont la première concerne les faits et gestes des souscripteurs qui subventionnèrent les expéditions de 1898-1902 ; la seconde, l'incorporation du Club en 1904, conformément aux lois de l'État de New-York.

1898-1902

Les membres fondateurs se réunirent pour la première fois le 29 janvier 1899, à New-York, au nº 44 de Pine Street. Lecture faite des lettres et des rapports du commandant Peary, datés d'Itah, Groenland septentrional, le 12 août 1898, ils adoptèrent le titre de *Club Arctique Peary* et des statuts établissant que ce Club a pour objet d'encourager et d'assurer l'exploration des régions polaires (conformément à la lettre du commandant Peary, en date du 14 janvier 1897) ; d'aider le commandant à obtenir un supplément de con-

naissances géographiques se rapportant à ces régions; de recevoir et de former une collection des objets d'intérêt scientifique ou autre, recueillis par l'expédition du commandant Peary ou par d'autres expéditions du même genre; de collectionner et de classer les récits et manuscrits se rapportant aux voyages d'exploration arctique; de conserver ces documents et de tenir une comptabilité en règle des recettes et des dépenses du Club; enfin d'intéresser à cette œuvre, dans la mesure du possible, ses amis et connaissances. Ils résolurent de nommer membres fondateurs du Club tous ceux qui, présents ou absents, avaient, par leurs souscriptions, contribué aux ressources de l'expédition en cours. Le bureau du Club fut constitué comme suit : *Président :* Morris K. Jesup; *Vice-Président :* Frédéric E. Ayde; *Trésorier :* Henry W. Cannon; *Secrétaire :* Herbert L. Bridgman. Alfred C. Harmsworth (Lord Northcliffe) fut élu membre honoraire, pour avoir fait don au commandant Peary du navire le *Windward*.

Le 27 juillet 1899, le Club expédia de Sydney, cap Breton, le vapeur *Diane*, capitaine Samuel W. Bartlett, de Saint-Jean (Terre-Neuve), sous les ordres de son secrétaire, Herbert L. Bridgman, avec mission de déposer son chargement à Itah, d'y opérer sa jonction avec le commandant Peary, ce qui se fit le 12 août, et de revenir en compagnie du *Windward*, qui avait hiverné au cap d'Urville, Terre d'Ellesmere. La *Diane* revint à Sydney le 15 septembre. Le *Wind-*

ward, parti d'Itah une semaine avant la *Diane*, arriva deux jours avant elle à Brigue (Terre-Neuve). Il rapportait à bord les documents scientifiques et les effets personnels des officiers et de l'équipage de l'expédition de la baie Lady Franklin; le sextant abandonné au cap Britannia (Groenland), par le lieutenant, devenu depuis le contre-amiral Albert Beaumont, de la marine britannique; et des copies des relations laissées par Nares et Markham dans les pyramides commémoratives des îles Norman Lockyer et Washington Irving. Tous ces objets avaient été recueillis par le commandant Peary en 1898 et en 1899. Les effets personnels furent distribués plus tard, par les soins du Club, aux survivants de l'expédition ou aux héritiers de ceux qui étaient décédés. Les reliques ayant appartenu à la marine royale furent remises aux Lords de l'Amirauté et déposés par eux au Royal Naval Museum de Greenwich.

Le Club fit ensuite réparer et améliorer le *Windward* et l'envoya dans le nord l'année suivante (1900), sous le commandement du capitaine Samuel W. Bartlett, qui partit de Sydney le 21 juillet, emmenant avec lui Mme Peary et sa fille, Marie Ahnigheto Peary. Il avait mission de se rendre à Itah, et, s'il n'y trouvait pas le commandant Peary, de traverser le détroit de Smith, de gagner le cap Sabine et de pousser vers le nord, autant qu'il serait nécessaire pour se mettre en communication avec lui.

Le *Windward* ne revenant pas, le Club affréta, en 1901, l'*Erik*, qu'il expédia de Sydney, le 18 juillet, sous

les ordres de son secrétaire, avec mission de se rendre à Itah, pour agir ensuite selon les circonstances. L'*Erik* arriva à Itah le 5 août. Le commandant Peary s'y trouvait avec le *Windward;* tous à bord étaient en bonne santé. Le *Windward* avait hiverné dans le port Payer sous le cap Sabine, où le commandant Peary était venu le rejoindre après avoir quitté le fort Conger. Après avoir passé la plus grande partie du mois d'août dans les eaux septentrionales, l'*Erik* et le *Windward* revinrent, celui-ci à Brigue (Terre-Neuve), le 24 septembre, et celui-là, le 15 septembre à Sydney, où il rapportait, d'une part, le relevé exécuté en 1900 par le commandant Peary, de l'extrémité nord-est du Groenland, et de l'autre, la relation de leur voyage qu'avaient déposée Lockwood et Brainard dans le *cairn* établi au point septentrional extrême qu'ils avaient atteint.

Muni de chaudières et de machines neuves, le *Windward* repartit pour la troisième fois vers le nord, le 20 juillet 1902, ayant à bord Mme et Mlle Peary. Le 5 août, il rejoignait le commandant Peary au cap Sabine. Après un séjour de moins de vingt-quatre heures, il en ramena les membres de l'expédition. Celle-ci était parvenue, au mois de mai 1902, au 84°17′ de latitude nord, le record pour le continent occidental. Le 5 septembre, le *Windward* débarquait à Sydney en même temps que ses passagers, la bibliothèque, les instruments et tout ce qui restait de l'équipement de l'expédition de la baie Lady Franklin.

Les membres fondateurs du Club étaient les sui-

vants : Morris K. Jesup, Henry W. Cannon, James J. Hill, John M. Flagler, Frederick E. Hyde, E. C. Benedict, H. Hayden Sands, A. A. Raven, Henry Parish, Ebenezer B. Thomas, James M. Constable, Herbert L. Bridgman, Henry H. Benedict et Eliphalet W. Bliss.

Membres actifs : Edward G. Wyckoff et Clarence W. Wyckoff, d'Ithaca, État de New-York et Grant B. Schley, de New-York, élus en 1899. Enfin le président de la Société américaine de géographie, Charles P. Daly, fut nommé membre du comité, en reconnaissance de la souscription versée par cette Société.

1904-190?

Le préambule de l'acte de constitution du *Club Arctique Peary*, en date du 19 avril 1904, déclare que cette société a pour objet « d'aider et de contribuer à fonder et à entretenir certaines expéditions dont elle se propose de confier la direction au commandant Robert E. Peary, de la marine des États-Unis, et qui auront pour but de continuer les travaux d'exploration déjà accomplis par lui dans les régions arctiques ; de recevoir et de collectionner les objets d'intérêt scientifique recueillis au cours de ces expéditions ; de recevoir et de conserver les relations de voyage et les manuscrits se rapportant aux explorations arctiques en général ; de recueillir et d'administrer des fonds pour l'entretien de ces expéditions ; et, d'une façon générale, de pourvoir aux frais encourus par le commandant Peary en cherchant à atteindre le point le plus septentrional de

l'hémisphère occidental, ou de coopérer avec toute autre association formée dans le même but.

Le bureau comprit les membres ci-après :

Morris K. Jesup.	John A. Flager.
Anton A. Raven.	Henry Parish.
Herbert L. Bridgman.	Robert E. Peary.

A peine constitué, et sa reconnaissance obtenue, le Club s'occupa de faire construire un navire pour l'exécution de ses projets. Les plans de ce bâtiment furent dessinés conformément à l'expérience acquise par le commandant Peary dans ses expéditions antérieures. Des contrats furent passés avec feu le capitaine Charles B. Dix de Bucksport (Maine), où la quille fut posée le 15 octobre 1904. Le navire fut lancé le 23 mars 1905 et baptisé le *Roosevelt* par M[me] Peary. L'installation de sa machinerie occupa les deux mois suivants, et au commencement de juillet, le *Roosevelt* arriva à New-York, d'où il fut expédié le même mois vers le nord. Lorsqu'il fut arrivé à Sydney, cap Breton, le capitaine Robert A. Bartlett en prit le commandement; le charbonnier *Erik* l'accompagna jusqu'à Itah, d'où il partit le 16 août pour livrer bataille à la glace.

Les mouvements ultérieurs de l'expédition sont rapportés dans les pages qui précèdent.



MOYENNES MÉTÉOROLOGIQUES

I

MOYENNES MENSUELLES DES HAUTEURS BAROMÉTRIQUES RELEVÉES AU CAP SHERIDAN EN 1905-1906.

Moyenne	de 72 jours	d'août	1905	$760^{m}/^{m}$
—	—	de septembre . .	—	$758^{m}/^{m}$
—	—	d'octobre	—	$765^{m}/^{m}$
—	—	de novembre . .	—	759,5
—	—	de décembre. . .	—	756,5
—	—	de janvier. . . .	1906	762,5
—	—	de février. . . .	—	760,5
—	—	de mars	—	$763^{m}/^{m}$
—	—	d'avril	—	$757^{m}/^{m}$
—	—	de mai	—	$768^{m}/^{m}$
—	—	de juin	—	$757^{m}/^{m}$
—	des 6 premiers jours	de juillet.	—	753,5

II

MOYENNES MENSUELLES DES HAUTEURS THERMOMÉTRIQUES

(Les lectures se faisaient régulièrement chaque jour à 7 heures du matin, à 2 heures et à 9 heures du soir).

Moyenne	de 27 jours	d'août	1905	+ 2°76 $^{cent.}$
—	—	de septembre . .	—	— 11°
—	—	d'octobre	—	— 23°50
—	—	de novembre . .	—	— 27°50
—	—	de décembre . .	—	— 29°90
—	—	de janvier . . .	1906	— 34°
—	—	de février. . . .	—	— 35°
—	—	de mars	—	— 35°76
—	—	d'avril	—	— 17°5
—	—	de mai	—	— 7°
—	des 17 premiers jours	de juin.	—	+ 0°10

CHAPITRE XIII

RAPPORT

Adressé par le commandant Peary aux membres du Club Arctique Peary sur ses travaux d'exploration arctique en 1898-1902.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT, MESSIEURS,

Au mois de janvier 1897, j'exposai pour la première fois l'idée que j'avais conçue d'une série d'expéditions dans les régions arctiques, ayant pour but principal d'atteindre le Pôle Nord.

Au cours du printemps de la même année, votre président, Morris K. Jesup, voulut bien s'intéresser à mon dessein. Il proposa de former un club destiné à en assurer la réalisation. Son exemple fut suivi par d'autres personnalités en vue. A la fin du mois de mai, grâce à l'intervention zélée de M. Charles A. Moore, appuyée par des lettres des hauts personnages intéressés, un congé de cinq ans me fut accordé par le ministère de la marine, pour me permettre de donner suite à mes projets.

La saison était trop avancée déjà pour faire partir l'expédition proprement dite. Je consacrai donc l'été

de 1897 à un voyage préliminaire dans la région du nord-ouest groenlandais, afin de faire connaître aux Esquimaux de ces parages mon plan de campagne pour l'année suivante et de les mettre à l'œuvre pour réunir une provision de fourrures et de viande. J'accomplis cette mission avec succès et, de plus, je rapportai de mon voyage le météorite « Ahnighito » de la baie de Melville, le plus grand météorite connu du monde entier.

Au mois de décembre 1897, pendant que je me trouvais à Londres, Alfred Harmsworth mit à ma disposition le yacht à vapeur *Windward*, dont il s'était servi pour son expédition de la terre de François-Joseph. Il voulut bien m'offrir de munir le yacht de machines neuves et de me le faire conduire à New-York. J'acceptai cette offre généreuse.

Entre temps, le *Club Arctique Peary* se constituait au printemps de 1898. MM. Morris K. Jesup, Henry Ed. Cannon et H. L. Bridgman, qui étaient tous mes amis personnels, formèrent un premier groupe autour duquel, Messieurs, vous vîntes bientôt vous adjoindre. Le *Windward* arriva au mois de mai. Malheureusement, la grève des mécaniciens en Angleterre ayant empêché qu'on le munît de machines neuves, ce n'était guère qu'un voilier assez médiocre.

Cependant la saison était si avancée que je dus me résigner à prendre le yacht tel quel. Il était d'une lenteur désespérante, trois nœuds et demi dans les circonstances les plus favorables; de plus j'eus la contrariété de voir adopter par un autre mon plan et

mon champ d'action. Il me fallait donc, si je ne voulais pas me laisser distancer, affréter un navire auxiliaire. Le *Windward* partit de New-York le 4 juillet 1898, et le 7 je m'embarquais sur le *Hope* à Sydney, cap Breton.

1898 — 1899

Poussant rapidement vers le nord sans toucher aux ports habituels du Groenland danois, j'arrivai au cap York, après un voyage où le seul incident digne d'être rappelé est que, dans la baie de Melville, une pression de la glace souleva le *Hope* complètement hors de l'eau et menaça pendant quelques heures de nous occasionner des ennuis sérieux.

J'organisai aussitôt une chasse au morse et je m'occupai en même temps de réunir mon contingent d'Esquimaux. Le *Windward* nous rejoignit bientôt; après quoi, les deux bâtiments se livrèrent à la chasse jusqu'à ce qu'ils eussent atteint le rendez-vous final, Itah.

Le samedi 13 août, le *Windward* se remit en route vers le nord, pendant que le *Hope* retournait à Sydney. Il fallut quatre heures au *Windward* pour se frayer un passage à travers une langue étroite de glace épaisse qui s'étendait en travers du fiord de Foulque. Ensuite le *Hope* nous quitta pour prendre la direction du sud, vers le cap Alexandre, tandis que le *Windward* naviguait vers le cap Hawkes, qu'on voyait distinctement au delà du cap Sabine.

Le dimanche, à quatre heures du matin, nous

rencontrions des glaçons épais, à la hauteur du cap Albert. Vers midi, le navire se trouva pris dans la glace et reperdit plusieurs milles par l'effet de la dérive. On finit cependant par doubler la pointe Victoria et pénétrer, à six heures du matin, dans la baie Princesse-Marie. La baie était encore couverte de la glace formée pendant l'hiver, tandis que le bassin de Kane était envahi par l'épaisse banquise polaire en mouvement. Entre les deux nappes de glace, sur toute la largeur de l'entrée de la baie, s'étendait vers le nord une série de petits lacs et d'étroits filets d'eau, qui s'ouvraient et se refermaient selon l'état de la marée.

Le 18, à onze heures et demie du soir, le *Windward* avait fini, au prix des plus grands efforts, par atteindre, au delà de l'entrée de la baie, une petite nappe d'eau libre sous le cap d'Urville. Un grand *floe*, de plusieurs milles de largeur, nous barrait le passage; il s'étendait depuis le rivage jusqu'à la grande banquise.

Pendant que nous traversions la baie, j'avais fait monter sur le pont les approvisionnements principaux, afin de pouvoir les jeter sur la glace en cas de pression dangereuse. J'espérais qu'à la renverse de marée, le grand *floe* s'éloignerait et nous permettrait de continuer notre route. En attendant, je débarquai au cap d'Urville où je déposai dans une cache quelques approvisionnements. Je grimpai au sommet du promontoire pour examiner l'état de la glace vers le nord.

Le 21 août, je partis en reconnaissance le long de

l'*icefoot* jusqu'au fond de la baie Allman et dans la vallée qui y aboutit. La nuit du 21, il se forma de la jeune glace qui ne fondit plus. Le 28, je tentai de faire en traîneau la traversée de la glace de haute mer jusqu'à l'île Norman Lockyer; mais je rencontrai trop d'endroits dangereux et je dus battre en retraite sur l'*icefoot*. La nuit du 29, la température s'abaissa jusqu'à — 25° centigrade et le 31 la jeune glace avait une épaisseur de presque onze centimètres. Ce jour-là je me rendis au cap Hawkes et je grimpai jusqu'au sommet, d'où j'aperçus au large des lacs d'eau libre, dans le bassin de Kane. Malheureusement entre ces lacs et le *Windward* s'interposait une zone de glace fermée, perspective décourageante. Un vent d'ouest, fort et persistant, pouvait seul me venir en aide. D'autre part, j'hésitais à quitter le navire, de crainte qu'une occasion favorable d'avancer ne se présentât en mon absence.

Le 2 septembre, je voulus remonter en traîneau la baie Princesse-Marie. Au cap Harrison, le fort courant, dû à l'action de la marée, empêchait la glace de se former, et comme l'*icefoot* était impraticable pour les traîneaux, je dus renoncer à passer outre. Je me rendis à pied jusqu'à l'entrée de la baie de Cope, faisant le relevé de la côte jusqu'à ce point. Je revins au navire après quatre jours. Pendant cette expédition, je recueillis la relation de leur voyage déposée par les Anglais dans un *cairn* au sommet de l'île Norman Lockyer. Bien que vieux déjà de vingt-deux ans, ce

document était aussi bien conservé que s'il eût daté de la veille.

Le 6 septembre, je quittai le navire pour aller explorer la baie Dobbin, dont le fond n'est pas dessiné sur les cartes. Je revins trois jours plus tard. Pendant mon absence, la première tempête de neige sérieuse se produisit; il en tomba plus de 13 centimètres et demi.

Le 12 septembre, je débarquai au cap d'Urville un tiers de mes vivres, provision amplement suffisante pour nous tous pendant une année entière. Mes Esquimaux transportaient en traîneau sur la jeune glace des chargements de 350 à 500 kilogs. La nuit du 13, la température atteignit — 23° centigrade. Il fallait renoncer à tout espoir de pousser plus avant. Le 15 septembre, on vida la chaudière et on commença à faire ses préparatifs en vue de l'hivernage.

Le 17, j'arrêtai comme suit le programme de ma campagne d'hiver.

La besogne qu'il fallait accomplir pendant l'automne n'était pas difficile à définir. Elle consistait essentiellement en deux choses : s'assurer une provision de viande fraîche suffisante pour l'hiver, et explorer la région comprise entre la baie Buchanan et la pointe Hayes.

Malgré le caractère tout particulièrement désolé de la côte de la terre de Grinnell dans le voisinage immédiat du *Windward* et l'absence apparente de toute vie animale dans ces parages, je ne doutais pas

de pouvoir accomplir la première partie de ce programme. Il est vrai que les différentes reconnaissances poussées sur la côte septentrionale de la baie Princesse Marie ne m'avaient donné jusqu'ici que bien peu d'encouragement; mais je savais que les Esquimaux avaient naguère tué un ou deux bœufs musqués sur la pointe Bache, région qui me paraissait devoir convenir à ces animaux. Pour ce qui est du relevé géographique à dresser, un pressentiment que je ferais bien de m'y mettre le plus tôt possible m'avait déjà fait chercher à atteindre le fond de la baie Princesse Marie.

Quant à la campagne de printemps, j'avais l'intention de profiter des lunes d'hiver pour transporter des provisions au fort Conger, de nous y installer au commencement de février, et, quand le soleil reviendrait, d'utiliser cette station comme base d'où je partirais pour faire ma tentative pour atteindre le Pôle en passant par le cap Hécla. Il n'était pas impossible que je réussisse, malgré la latitude relativement basse de mon point de départ. De toutes façons, je pourrais regagner le navire avant la débâcle, armé d'une connaissance approfondie de la côte et de l'état des glaces vers le nord.

Le 18 septembre, je partis avec deux traîneaux et mes deux meilleurs Esquimaux pour reconnaître à fond la baie Princesse Marie. J'emportais des vivres pour douze jours. Je rencontrai, le 20 septembre, un petit fiord, orienté vers le sud-ouest, et dont le fond

est tout voisin de l'extrémité intérieure de la baie Princesse Marie. Une langue de terre, large tout au plus de trois milles, séparait ce fiord d'un bras du soi-disant détroit de Buchanan. Il en résulte donc que l' « île » Bache, indiquée jusqu'à présent sur les cartes, n'est pas une île du tout, mais bien une presqu'île.

Du haut d'un sommet élevé, je me rendis compte que les deux bras du « détroit » de Buchanan se terminent à peu près au sud de mon observatoire; que ce « détroit » est en réalité une baie, et que le détroit de Hayes n'existe pas.

Le 21 et le 22, je pénétrai dans les deux bras de la baie Princesse Marie, et je m'assurai que ces baies étaient complètement entourées de terre.

Le 23 septembre, en entrant dans une petite crique, à mi-chemin de la côte septentrionale de la presqu'île Bache, je rencontrai deux ours. Mes chiens les chassèrent sur le rivage, où ils les tinrent aux abois assez longtemps pour me permettre de m'en approcher et de les tirer. Je traversai à pied, toujours avec mes deux hommes, la presqu'île Bache, à partir du camp des Ours, jusqu'au point de jonction des deux bras de la baie Buchanan. De ce point, où nous trouvâmes de nombreux morses, nous découvrions tout le bras méridional de la baie, jusqu'au grand glacier qui en forme le fond.

Des traces relativement récentes du passage de bœufs musqués me convainquirent de la présence de ces herbivores dans la presqu'île.

Le lendemain je retournai au *Windward* pour me ravitailler, comptant gagner la baie Buchanan en passant par la pointe Victoria et le cap Albert, à la recherche des morses et des bœufs musqués. Henson, parti en reconnaissance vers le nord, pendant mon absence, n'avait pu s'avancer qu'à quelques milles au delà du cap Louis-Napoléon, la banquise et l'*icefoot* étant également impraticables. Un jour ou deux après mon retour, je le fis repartir pour faire une nouvelle tentative.

Je partis pour la baie Buchanan le 30 septembre. Entre la pointe Victoria et le cap Albert, je rencontrai la piste récente d'un troupeau de bœufs musqués, et je la suivis jusqu'à ce qu'elle fût effacée par le vent. J'arrivai dans la baie Buchanan vers le soir du 4 octobre. Le lendemain, je tuai un morse et les autres membres de mon groupe me rejoignirent. Le jour suivant, nous partions tous pour la chasse aux bœufs musqués; mais comme les plateaux élevés de la presqu'île étaient enveloppés de brouillard, je revins au camp pour me rendre bientôt vers le fond de la baie, et tâcher d'y rencontrer un ours. Pendant mon absence, un de mes chasseurs tua un bœuf musqué mâle.

Le 7, j'envoyai deux hommes en chercher la viande et la peau, pendant que je faisais une nouvelle excursion dans la baie. Lorsque je revins au camp, je le trouvai désert. Un peu plus tard, quelques-uns de mes hommes vinrent m'annoncer qu'on avait tué un troupeau de

quinze bœufs musqués. Les deux journées suivantes se passèrent à dépecer notre gibier, à empiler la plus grande partie de la viande sur place et à en rapporter le reste au camp avec les peaux.

Le 10 octobre, on reprit le chemin du navire où l'on arriva le 12 au soir. La glace de la baie était très accidentée; de plus, le 11, une tempête de neige rendit la marche fort difficile.

Cinq jours plus tard, le 17 octobre, je partis avec deux hommes pour voir si je ne trouverais pas une route directe pour transporter notre provision de viande sur la côte septentrionale de la presqu'île. Je dus me rendre compte que la voie de terre était impraticable, et je rentrai au navire le 21. Le soleil nous avait quittés la veille.

La semaine suivante fut consacrée à faire nos derniers préparatifs pour l'hivernage. Une reconnaissance effectuée dans la baie Franklin Pierce ne donna d'autre résultat que de faire découvrir quelques pistes de lièvres. En revanche, Henson rapporta un ours de grande taille qu'il avait tué au fond de la baie de Cope.

Ainsi se termina notre campagne d'automne qui avait eu pour résultat d'assurer amplement notre provision de viande fraîche pour l'hiver, et de résoudre une fois pour toutes, le problème de l' « île » Bache et des baies Buchanan et Hayes.

On s'occupa ensuite de dresser les attelages, besogne qu'il s'agissait d'accomplir pendant le mois d'hiver. J'avais déjà transporté au cap Louis-Napoléon

mon pemmican et des provisions diverses, et au cap Frazer deux chargements de vivres.

Le jour, qui commençait à décroître rapidement, était déjà d'une durée trop courte pour permettre de faire des trajets considérables. Il me fallut donc attendre la venue de la prochaine lune avant de pouvoir aller reconnaître la côte vers le nord.

Je me mis en route le 29, avec Henson et un des Esquimaux. La neige molle tombée pendant les deux dernières tempêtes nous obligea, dans la baie d'Allman et en plusieurs endroits le long de l'*icefoot*, à battre la neige avec nos raquettes, afin de faire un chemin pour les traîneaux. Malgré les retards occasionnés ainsi, on put camper, après une longue étape, au cap Louis-Napoléon.

Le lendemain, nous arrivions au cap Frazer, quoique la marée, en débordant l'*icefoot*, nous eût fait perdre un certain temps. Nous dressâmes notre tente au point extrême atteint jusqu'ici par Henson. Nous avions devant nous un *icefoot* qui paraissait impraticable, et qui, cependant, était encore la seule route possible pour avancer vers le nord. Dans le détroit, la banquise était toujours en mouvement et absolument infranchissable.

Le lendemain, je poussai une reconnaissance à pied jusqu'à la baie Scoresby. Dans l'état actuel, l'*icefoot* était assurément impraticable pour les traîneaux. J'étais convaincu, néanmoins, qu'un travail de préparation sérieux, venant s'ajouter à l'œuvre de nivellement qu'accompliraient les prochaines marées de syzygie,

me permettrait dans le courant du mois d'y faire passer des traîneaux chargés. Du sommet du cap Norton Shaw je me rendis compte qu'en faisant un crochet vers le fond de la baie Scoresby, on éviterait la dangereuse grande banquise.

Cette partie de la banquette côtière, depuis le cap Frazer jusqu'au cap Norton Shaw, rappelle beaucoup les Alpes. Ce n'est qu'une série presque ininterrompue de blocs énormes, de fragments d'icebergs et de vieux *floes* massifs, soulevés complètement hors de l'eau et poussés sur les rochers. Au cap John Barrow un grand *berg* était juché sur le massif de rochers qui marque le niveau des marées hautes.

Pendant le voyage de retour, je campai de nouveau au cap Frazer où je bâtis le premier des *igloos* ou huttes de neige, que je comptais faire établir de distance en distance sur tout le parcours jusqu'au fort Conger. Les trois jours suivants furent consacrés au transport des approvisionnements du cap Louis-Napoléon au cap Frazer, et le 4 novembre, je retournai au navire.

En attendant la lune suivante on s'occupa de construire et de réparer des traîneaux, de transporter au navire le bœuf laissé sur la presqu'île Bache et de pousser approvisionnements et nourriture pour les chiens jusqu'au cap Hawkes, au delà de la glace difficile de la baie d'Allman. Pendant une bonne partie de ce temps la température se maintint dans les — 40° centigrade.

Le 21 novembre, Henson et trois Esquimaux partirent avec des chargements, et le 22, je le suivis avec trois hommes également, pour commencer la besogne de la lune de novembre. Le travail se termina le 4 décembre, les derniers traîneaux arrivant un peu après minuit. Nous avions transporté 1 500 kilogrammes d'approvisionnements et une grande quantité de nourriture pour les chiens jusqu'au cap Wilkes, sur la côte septentrionale de la baie Richardson.

Ces provisions eussent été apportées jusqu'au cap Lawrence sans la désertion d'un de mes hommes, rebuté par le pénible travail qu'on eut à fournir en traversant la baie Richardson. Sachant qu'il était essentiel d'empêcher un fait pareil de se reproduire, je poussai jusqu'au cap Wilkes, où nous campâmes après une étape de vingt-cinq heures. Je m'accordai huit heures de sommeil; après quoi je partis à la poursuite de mon déserteur avec un traîneau vide, huit chiens choisis et un des Esquimaux pour me conduire. Je le rejoignis au cap Louis-Napoléon, je lui administrai une correction magistrale et je l'emmenai avec moi jusqu'au navire.

Les autres membres de mon groupe avaient reçu l'ordre de rassembler au cap Wilkes tous les approvisionnements que la destruction de quelques-uns de mes traîneaux m'avait obligé à déposer dans diverses caches le long de la route. Si, dans l'intervalle, ils ne me voyaient pas revenir, ils devaient reconnaître l'*ice-foot* jusqu'à la baie Rawlings, et puis rejoindre le navire.

La distance du cap Wilkes au *Windward* était de 70 milles en ligne droite; elle était bien de 90 milles par la route que je pris en suivant l'*icefoot* et en traversant les baies. Je couvris cette distance en vingt-trois heures et 30 minutes, dont vingt et une heures de marche effective. La température, pendant le trajet, était de — 45° et demi.

Tous les traîneaux avaient été plus ou moins endommagés pendant cette campagne de deux semaines. Au cap John Barrow, traîneaux et chargements avaient dû être transportés à dos d'homme par-dessus les digues de pression. Pendant ces treize jours, la moyenne de la température minima de chaque jour fut de — 39° et demi; pendant quatre jours nous eûmes jusqu'à — 45° et demi.

L'expérience acquise au cours de cette expédition m'avait amené à supposer que les conditions au nord du cap Wilkes ne différeraient pas beaucoup, en tous cas, jusqu'au cap Defosse, de celles que nous avions rencontrées jusque-là, ce qui me permit de former des plans un peu plus détaillés.

A la faveur de la lune de décembre, je me rendrais au cap Wilkes avec des chargements calculés de façon à me permettre d'avancer sans avoir à revenir sur mes pas; je transporterais tous les approvisionnements jusqu'au cap Lawrence, sur la côte septentrionale de la baie Rawlings; après quoi je pousserais jusqu'au fort Conger avec des traîneaux à charges légères; je me rendrais compte de l'état des provisions déposées en

cet endroit, afin de savoir sur quoi je pourrais compter; enfin je reviendrais au navire.

Avec la lune de janvier je me mettrais en route suivi de tout mon monde; je transporterais les approvisionnements du cap Lawrence au fort Conger, où je resterais jusqu'à la lune de février, dont la lumière se marierait aux premières lueurs du jour commençant. J'emploierais mes traîneaux à porter au cap Hécla tout l'équipement nécessaire pour mon voyage vers le Pôle, de façon à être prêt à me mettre en route vers le milieu de mars avec des chiens reposés et bien nourris.

Conformément à ce plan de campagne, les deux semaines qui s'écoulèrent entre le départ de la lune de novembre, et la venue de celle de décembre, furent consacrées à réparer et à renforcer les traîneaux, à fabriquer et à raccommoder les vêtements et les effets d'équipement, pour nous permettre d'affronter cette expédition longue et ardue au cœur de la « grande nuit ». Pendant cet intervalle, la température s'abaissa à — 50° centigrade et même au-dessous.

Le 20 décembre, à la faveur des premières lueurs de la nouvelle lune, je quittai le *Windward* avec le docteur du bord, Henson, quatre Esquimaux, et trente chiens, tout ce qui en restait sur les soixante et quelques d'il y a quatre mois. Nous eûmes à subir des retards par suite de brouillards épais, de vents violents qui débouchaient du canal Kennedy, d'une neige abondante et de l'état abominable de la banquette côtière dans la baie Rawlings. Ce ne fut que le 25 décembre que

j'eus enfin tous mes approvisionnements réunis au cap Lawrence.

Ce cap avait l'avantage de pouvoir être atteint du fort Conger par deux routes différentes : la première par le canal Kennedy, que j'allais suivre à présent, la seconde par le fiord Archer et par la voie de terre. Malgré les retards que j'avais éprouvés, j'étais, somme toute, satisfait de ce qui avait été accompli pendant les derniers mois de l'année. J'avais toutes mes provisions à mi-chemin du fort Conger et j'avais fait construire des igloos confortables aux caps Hawkes, Louis-Napoléon, Frazer, Norton Shaw, Wilkes et Lawrence.

Le 29 décembre, je partis de ce dernier cap pour le fort Conger avec des traîneaux légers. J'espérais ne mettre que cinq jours à accomplir ce trajet. Pendant la première étape, l'*icefoot* ne présenta pas trop de difficultés, à part qu'une cristallisation de la neige sur une profondeur de quelques centimètres enrayait la marche des traîneaux comme eût pu le faire du sable. A mesure que nous avancions, cependant, l'état de la glace empirait. Après avoir contourné le cap Defosse, la banquette côtière devint presque infranchissable, même pour des traîneaux légers. La lumière de la lune ne nous éclairait chaque jour que pendant quelques heures, et même quand elle avait le plus d'éclat, elle n'eût pas suffi pour nous permettre de nous diriger sur la glace de haute mer.

Un peu au sud du cap Defosse, nous mangeâmes nos derniers biscuits, un peu au nord nos derniers

haricots. Pendant l'étape suivante, un vent glacial déboucha du détroit, paralysant à tel point un de nos Esquimaux qui avait passé l'hiver précédent aux États-Unis, que, pour le sauver, nous dûmes faire halte et nous creuser un abri dans un banc de neige. Lorsque le vent tomba, je laissai mon homme avec un de ses camarades et neuf des chiens les moins vaillants, et je continuai mon chemin vers le fort Conger.

La lune nous avait à présent définitivement quittés et l'*icefoot* était devenu absolument impraticable. Trébuchant à chaque pas, nous réussîmes à nous diriger à tâtons au milieu de la glace de haute mer jusqu'au cap Baird. Là, nous prîmes quelques heures de sommeil dans un abri creusé dans la neige, puis nous nous mîmes en devoir de traverser dans une obscurité complète la baie Lady Franklin, qui n'était qu'un chaos de séracs. Il nous fallut dix-huit heures d'efforts surhumains pour atteindre l'*icefoot* de la côte opposée.

Nous tuâmes un chien pour notre repas. En l'absence de neige convenable il ne pouvait être question de construire un igloo. On avisa un renfoncement sous un gros bloc de glace, mais il y faisait tellement froid qu'on ne put y séjourner que juste le temps de faire le thé. J'abandonnai en cet endroit un traîneau endommagé et neuf chiens à bout de forces.

A notre droite, un grand *floe* avait été poussé sur le rivage avec une telle force que des fragments en avaient été projetés à une hauteur de trente mètres sur le talus du promontoire. Il semblait impossible à pre-

mière vue de passer outre; on y parvint cependant, en se faufilant le long de la crevasse qui s'était formée au bord de l'*icefoot*. Bientôt après, nous contournions la pointe, et je devinai, car on n'y voyait goutte, que nous nous trouvions à l'une des entrées de la baie Discovery, je ne savais laquelle.

Après plusieurs heures de tâtonnements, on se rendit compte que c'était l'entrée orientale. Nous nous trouvions au centre de l'île de Bellot, et le 6 janvier, à minuit, nous franchissions la porte délabrée du fort Conger.

Il restait un peu d'huile dans la lampe qui nous servait à faire bouillir l'eau pendant nos expéditions avec les traîneaux. Cela nous permit, une fois la lampe allumée, d'y voir assez pour trouver le fourneau et le poêle du quartier des officiers. Non sans difficulté, on alluma du feu dans les deux.

Cette besogne terminée, comme j'éprouvais une sensation d'engourdissement dans mon pied droit, je fis retirer mes *kamiks* et je m'aperçus, à ma grande contrariété, que j'avais les deux pieds gelés.

Nous trouvâmes du café à la cuisine, dans une boîte en fer-blanc ouverte, et des biscuits sur la table du quartier des hommes — dans le même état qu'on les y avait laissés quinze ans auparavant. Cela nous fournit les éléments d'un repas simple mais abondant.

Des recherches sommaires ne nous ayant pas permis de découvrir des allumettes, des bougies, des lampes ni de l'huile, force nous fut d'improviser au plus vite

un système d'éclairage, avant que l'huile ne vînt à nous manquer. Un demi-flacon d'huile d'olive, une soucoupe et un lambeau de torchon nous servirent à établir une petite veilleuse à la mode indigène. Alimentée par la suite de graisse de porc et de saindoux, cette lampe primitive nous éclaira pendant plusieurs jours, jusqu'à ce que l'on finît par trouver de l'huile.

Les soins nécessaires ayant été administrés à mes pieds malades, tout le monde s'étendit sur les couchettes des chambres d'officiers, où nous goûtâmes un sommeil long et réparateur. A mon réveil, je compris, à n'en pas douter, que je perdrais tout ou partie de plusieurs doigts de pied, et que j'en avais pour des semaines à garder la chambre.

La température minima moyenne au cours de l'expédition avait été de —36° et demi; la plus basse de —52° trois quarts.

Notre existence au fort Conger, pendant les semaines qui suivirent, fut décidément à la Robinson Crusoé. Chercher les objets dont on avait besoin, dans les ténèbres épaisses de la grande nuit, à l'aide d'un lumignon minuscule planté au fond d'une soucoupe n'était guère plus facile que de trouver une aiguille dans la traditionnelle botte de foin.

Peu à peu, cependant, on mit la main sur tous les objets indispensables, et mes fidèles Esquimaux dénichaient des boîtes en bois et des tonneaux vides qu'ils défonçaient pour entretenir le feu.

On alla chercher les chiens que nous avions laissés

dans l'île Bellot, mais plusieurs d'entre eux périrent avant d'avoir pu s'habituer au régime de porc et de bœuf salé et glacé, seuls aliments que j'eusse à leur donner.

Les Esquimaux firent aussi deux tentatives pour aller chercher leurs deux camarades, laissés au cap Cracroft. L'obscurité et des vents furieux les obligèrent chaque fois à renoncer à leur entreprise. Enfin, quelque dix jours après que nous avions quitté l'abri sous la neige, ils réussirent à y retourner et ils s'aperçurent que les deux hommes, après avoir mangé quelques-uns de leurs chiens, avaient repris le chemin du navire, suivis des survivants.

Le 15 février, la lumière de la lune, jointe à ce qui restait de crépuscule, suffit à nous permettre de partir pour rejoindre le *Windward* à petites étapes. Mes doigts de pied n'étaient pas encore guéris; je pouvais à peine me tenir debout un instant. Il restait douze chiens, mais si maigres, qu'étant données les difficultés de la route, il ne fallait pas songer à leur faire traîner personne d'autre que moi. Solidement maintenu sur mon traîneau par des cordes, j'en formais le seul chargement. L'autre portait les provisions nécessaires.

Nous arrivâmes au *Windward* le 25, tout le monde ayant fait à pied, en onze jours, ce parcours d'au moins 250 milles. Heureusement pour nous, et surtout pour moi, le temps, quoique très froid, resta calme, sauf pendant l'étape immédiatement au sud du cap Cracroft,

où un vent furieux nous tint enveloppés de tourbillons de neige.

La température moyenne pendant le retour fut de —37° trois quarts; la plus basse, le jour de notre arrivée, atteignit —53° trois quarts.

Le 3 mars, j'expédiai un de mes Esquimaux à la Baie de la Baleine, dire à mes chasseurs de venir me rejoindre avec leurs chiens et leurs traîneaux. Entre le 3 et le 14, un groupe d'Esquimaux étant arrivé à l'improviste, on apporta au navire ce qui restait de viande sur la presqu'île Bache et l'on tira encore un bœuf musqué.

Le 13 mars, on se décida à m'amputer quelques-uns de mes doigts de pied. En attendant l'arrivée des Esquimaux que j'avais mandés, je fis ravitailler la cache du cap Louis-Napoléon, et transporter au cap Frazer la nourriture pour les chiens et les menus approvisionnements.

Le 31 il nous arriva un contingent de cinq Esquimaux et de vingt-sept chiens. Mon messager avait été retardé par des vents violents et par le mauvais état de la glace. De plus, les ravages occasionnés par la maladie avaient été tels qu'il avait fallu envoyer chercher des chiens dans les campements plus au midi.

Le 3 avril, Henson se mit en route avec ces indigènes et trente-cinq chiens. Les instructions qu'il reçut de moi étaient de transporter les approvisionnements du cap Lawrence à la baie Carl Ritter, puis de pousser jusqu'au fort Conger avec des chargements légers, d'y reposer ses chiens et de sécher ses vête-

ments. Si dans l'intervalle je ne l'avais pas rejoint, il devait revenir sur ses pas.

Le 19 avril, mon pied gauche était guéri, bien qu'encore trop faible et trop engourdi à force d'être hors d'usage, pour que je pusse me passer de béquilles. Je partis ce jour-là pour le fort Conger, avec un groupe de dix hommes, quelque cinquante chiens et sept traîneaux chargés de nourriture pour les chiens et de provisions pour établir des caches en vue du retour.

Le 23 avril, je rencontrai Henson au cap Lawrence. Il revenait au navire avec ses hommes. Je renvoyai mes aides temporaires et les chiens que j'avais empruntés, et je repartis avec sept compagnons, dont cinq indigènes. Le 28 avril nous arrivions au fort Conger.

Le 4 mai, après avoir séché tous nos effets et réparé nos traîneaux, je partis en reconnaissance le long de la côte nord-ouest du Groenland. Je me serais mis en route deux jours plus tôt si le temps n'avait pas été si mauvais. Je suivis péniblement la banquette côtière jusqu'à la baie Saint-Patrick, que je trouvai remplie de fragments du *pack* couverts de neige qui montait à mi-cuisse.

Je grimpai au sommet du cap Murchison, mais bien que j'eusse une excellente lunette, je n'aperçus d'aucun côté une route praticable.

Le lendemain, j'expédiai deux hommes avec des traîneaux vides et des attelages robustes jusqu'au cap Beechey, du sommet duquel ils devaient reconnaître l'état de la glace. Leur rapport fut défavorable. Vers le

nord comme vers le sud, et sur toute la largeur du détroit jusqu'à la tête du Groenland, la lunette ne révélait de toutes parts que des fragments de *floes* convulsés, serrés les uns contre les autres, et couverts d'une épaisse couche de neige. Point de jeune glace ni de vieux *floes*.

Infirme comme je l'étais, véritable poids mort ne servant qu'à alourdir mon traîneau, je sentis que cette route était impraticable. Si j'avais été en bonne santé et si j'avais pu être à ma place habituelle à la tête des traîneaux, pour tracer la piste avec mes raquettes, c'eût été différent. Restait la chance de trouver au cap Lieber une route permettant de gagner la côte du Groenland.

Revenant au fort Conger, j'envoyai aussitôt Henson avec un des Esquimaux exécuter cette reconnaissance; après quoi j'expédiai deux hommes jusqu'à la baie des Bœufs Musqués à la recherche de ces ruminants. Ils revinrent, au bout de deux jours, m'annoncer qu'ils avaient tué seize bœufs.

Henson arriva le même jour. Il avait trouvé la glace au large des caps Lieber et Cracroft dans le même état qu'auprès des caps Beechey et Murchison et n'avait pu faire la traversée. Je renonçai désormais à l'expédition du Groenland et sans doute je fis bien, car la blessure mal refermée de mon pied droit commençait à se rouvrir et à prendre une mauvaise apparence.

Aussitôt qu'on eut rentré la viande et les peaux des bœufs musqués, tout le monde, excepté moi et un des Esquimaux, se rendit au vallon de la Roche-Noire où

l'on tua encore douze bœufs musqués dont les peaux et la viande furent apportées au fort Conger.

Ne jugeant pas utile de tuer davantage de gros gibier, et n'étant pas en état de pousser plus avant dans la direction du nord, je m'occupai seulement de faire caser la viande et les peaux déjà recueillies, de rassembler les rapports et les papiers privés de l'expédition américaine de la baie Lady Franklin, d'assurer autant que possible les collections et les effets de l'expédition, d'installer le matériel et les provisions et de rendre la maison plus confortable.

Le 23 mai, nous partîmes pour le navire, n'emportant que les rapports scientifiques de l'expédition, les papiers particuliers de ses membres et les vivres nécessaires. Je me voyais encore dans la nécessité de me faire traîner tout le temps. Favorisé par une lumière abondante et un temps uniformément calme et en tirant des chiens tout ce qu'ils étaient capables de donner, j'accomplis le trajet en six jours, arrivant au *Windward* le 29 mai.

Pendant mon absence, le capitaine Bartlett avait bâti au cap d'Urville, sur les plans que je lui avais fournis, une maison très confortable. Les murs en étaient composés de caisses vides; elle avait un double toit en toile à voiles, et était entourée d'un solide rempart de galets.

Le 1er juin, j'envoyai un traîneau chargé de provisions au cap Louis-Napoléon, et quatre au cap Norton Shaw. Le 6, j'expédiai trois chargements à la baie

Carl Ritter, et deux au cap Lawrence. Le 23 juin, le dernier de ces traîneaux revenait au *Windward* et la campagne de l'année vers le nord était terminée. Le retour de la baie Carl Ritter avait été lent, par suite de l'abondance d'eau sur l'*icefoot* et de glace de haute mer dans les baies, d'où résultaient pour les chiens des blessures aux pattes qui les empêchaient de tirer.

Le 25 juin, un nombre suffisant de chiens étaient guéris pour me permettre de former deux attelages. Je les confiai à Henson, qui partit avec quatre Esquimaux et un canot pliant. Il avait pour mission de gagner Itah et de se mettre en communication avec le navire que le Club devait y envoyer au courant de l'été. De cette façon, ce navire, quel qu'il fût, ne perdrait pas son temps, même si le *Windward* tardait à se dégager des glaces.

Le 29 juin, je partis avec deux traîneaux et trois indigènes pour compléter mon relevé des baies Princesse Marie et Buchanan, et pour pousser une reconnaissance à l'ouest de la première. Mes pieds, que je ménageais depuis mon retour au fort Conger, commençaient à être en assez bon état. C'est tout au plus s'il restait encore un petit point à vif sur celui de droite. En voyageant et en travaillant de nuit, et en dormant de jour, je gagnai la baie Princesse Marie, je traversai l'isthme étroit de la presqu'île Bache et je campai le matin du 4 juillet près du fond du bras septentrional de la baie Buchanan. A peine la tente était-elle dressée, qu'on signala un ours sur la glace de

la baie. Nous nous mîmes aussitôt à sa poursuite, et bientôt nous l'eûmes tué. C'était un grand et bel échantillon de son espèce.

Pendant la poursuite, j'avais remarqué un troupeau de bœufs musqués dans la vallée à quelques milles de nous. Une fois l'ours transporté au camp et écorché, on prit quelques heures de sommeil et on se mit en campagne pour retrouver les bœufs. Nous en abattîmes six, dont deux grands mâles. De plus, deux veaux nous accompagnèrent d'eux-mêmes jusqu'au camp. Les trois jours suivants se passèrent à apporter la viande jusqu'au camp.

Je passai ensuite dans le bras méridional de la baie Buchanan où je tuai encore un bœuf musqué. Revenant alors dans la baie Princesse Marie, je campai, le matin du 14, auprès du glacier qui occupe tout le fond de la baie de Sawyer.

Je consacrai six jours à faire l'ascension du glacier, dont je franchis la calotte dans la direction de l'ouest. Les hauts sommets avaient de 1 300 à 1 600 mètres d'altitude et l'on voyait de là toute la côte occidentale de la terre d'Ellesmere libre de neige, ainsi qu'un fiord libre de glace, s'étendant à quelque cinquante milles vers le nord-ouest. La saison était plus avancée d'au moins un mois que sur la côte orientale et l'aspect général du pays me rappelait la côte du Groenland dans le voisinage du Whale Sound.

Quelques heures de temps clair me permirent de prendre quelques hauteurs de soleil; après quoi, les

brouillards, la pluie, la neige nous enveloppèrent. C'est dans ces conditions qu'il me fallut, en me guidant d'une boussole, retrouver le glacier et en redescendre le flanc. Le 21, j'étais de nouveau dans mon camp du 15.

Le retour au navire fut assez pénible, par suite de l'état pourri de la glace formée depuis un an seulement, ainsi que des nappes d'eau et des canaux qui s'étaient formés à la surface des vieux *floes*. Nous étions forcés ou bien de faire d'interminables détours, ou bien de les passer à gué avec de l'eau jusqu'à la ceinture. Pendant sept jours, nos vêtements, notre tente, nos sacs de couchage et nos aliments furent sans cesse saturés d'eau. Le 25 juillet seulement, nous arrivions au *Windward*.

Malgré les désagréments et les difficultés de ce voyage, causés surtout par la saison avancée, je me sentis bien récompensé par les résultats acquis. Je m'étais procuré les données nécessaires pour compléter la carte de la région des baies Buchanan et Princesse Marie, et de plus, j'avais eu la bonne fortune de pouvoir franchir la calotte de glace de la terre d'Ellesmere et d'en contempler la côte occidentale. Le gibier que nous avions tiré comprenait un ours blanc, sept bœufs musqués, trois *oogsook*[1] et quatorze phoques.

Lorsque je rejoignis le *Windward*, il se trouvait sur la côte orientale de la baie Franklin Pierce.

1. Phoques à barbe.

Une expédition était partie deux jours auparavant avec des chiens, un traîneau et un canot pour venir à ma rencontre et m'apporter des ravitaillements. Il fallut trois jours pour se mettre en communication avec eux et les ramener à bord avec leur équipement. Cela fait, le *Windward* regagna son quartier d'hiver au cap d'Urville, embarqua les chiens, et reprit la mer le matin du mercredi 2 août.

Nous avions avancé d'une douzaine de milles peut-être en cinq jours, lorsqu'un vent du sud referma la banquise, nous entraînant vers le nord jusqu'à la hauteur de notre point de départ. Le mardi 8, de grand matin, nous pûmes nous remettre en route. La glace se détendit quelque peu, ce qui nous permit de déboucher dans une mer libre, un peu au sud du cap Albert. A dix heures, nous arrivions au cap Sabine.

J'y établis une cache, puis on mit le cap sur Itah, où nous mouillâmes le 9, à cinq heures du matin. Des lettres nous y attendaient, et nous apprîmes d'autre part que la *Diane*, envoyée à notre rencontre par le Club, était partie à la chasse aux morses. Elle revint le 12, et j'eus le grand plaisir de serrer la main du secrétaire, M. Bridgman, qui commandait l'expédition.

L'année que nous venions de passer dans le nord avait été pour nous tous une année d'un labeur acharné et continu. Dans cet espace de temps, je m'étais procuré les données nécessaires pour pouvoir dresser une carte authentique de la région de la baie Buchanan,

de la presqu'île Bache et de la baie Princesse Marie; j'avais traversé l'*inlandsis* de la Terre d'Ellesmere, dont j'avais gagné la côte occidentale ; j'avais établi une série régulière de caches depuis le cap Sabine jusqu'au fort Conger, et j'y avais déposé quelque quatorze tonnes d'approvisionnements ; j'avais retrouvé les rapports originaux et les papiers privés de l'expédition Greely ; j'avais créé au fort Conger une base qui servirait à la prochaine expédition ; enfin j'avais exploré et j'avais familiarisé mes hommes avec toute la région qui s'étendait au nord jusqu'au cap Beechey.

A l'exception de ceux du cap d'Urville, tous les approvisionnements ainsi que les vivres et munitions dont nous nous étions servis au fur et à mesure, et la nourriture des chiens, en quantité énorme, avaient été transportés en traîneau.

Enfin, malgré le malencontreux accident qui m'était arrivé, j'étais satisfait en ce sens, que ma tentative d'atteindre la côte nord-ouest du Groenland au mois de mai, avec le fort Conger comme point de départ, avait eu pour effet de prouver que la saison était tout particulièrement défavorable au point de vue de l'état de la glace au nord du cap Beechey. A supposer que je n'eusse pas eu les pieds gelés, je doute fort qu'en arrivant au cap Hécla, il m'eût paru sage de tenter de pousser plus loin.

La décision de ne pas hiverner au fort Conger me fut dictée surtout par deux considérations : d'abord, je n'étais rien moins que sûr que les chiens pussent résis-

ter aux rigueurs de l'hiver, et de plus, il était relativement facile de parcourir avec des traîneaux légers le trajet d'Itah au fort Conger.

Lorsque la *Diane* arriva au rendez-vous, je m'y embarquai pour faire une tournée dans les campements d'Esquimaux, afin de recueillir des fourrures et autres matières premières servant à la confection des vêtements et à l'équipement des traîneaux et de recruter des chiens pour nos attelages.

Pendant mon absence, le *Windward* se livra à la chasse aux morses, occupation à laquelle, par la suite, la *Diane* prit part également. Le 25 août, le *Windward* repartit pour les États-Unis, suivi le 28 par la *Diane*, après que j'eus débarqué à Itah avec mes hommes, mon équipement, et le renfort d'approvisionnements que ce navire m'avait apportés.

La *Diane* sembla emporter avec elle tout le beau temps, ne nous laissant que des nuages, du vent, du brouillard et de la neige, qui se succédèrent presque sans interruption pendant des semaines.

Après son départ, les travaux à accomplir étaient les suivants : mettre à l'abri les provisions, construire nos quartiers d'hiver, puis commencer à fabriquer des traîneaux et piler la viande de morse pour en faire du pemmican destiné à servir aux chiens pendant la campagne du printemps.

Pendant le premier mois, nos canots prirent un certain nombre de morses au large de l'embouchure du fiord. Ensuite la nuit arctique vint nous envelopper de

ses ténèbres, avec sa monotonie interrompue seulement par les visites que venaient nous faire les indigènes, de temps à autre une chasse aux rennes et, au mois de décembre, une excursion en traîneaux jusqu'à Kangerdlooksoah pour visiter les campements d'Esquimaux de la région de la Baie de la Baleine. Pendant les neuf jours que dura cette petite expédition, nous parcourûmes deux cent quarante milles en six étapes, dont la première et la dernière furent de soixante à soixante-dix milles chacune. Je revins à Itah à point nommé pour échapper à une forte tempête de neige qui interrompit toute communication entre Itah et les autres villages esquimaux, jusqu'à ce que j'eusse envoyé des hommes munis de raquettes canadiennes avec un traîneau de construction spéciale, ne portant aucun chargement, et tiré par de doubles attelages, pour tracer la piste.

Pendant mon absence à la Baie de la Baleine quelques-uns de mes indigènes s'étaient rendus au campement de M. Stein au cap Sabine. Le 9 janvier, je commençai les travaux de la saison en y expédiant quelques traîneaux chargés de pemmican destiné à nourrir mes chiens pendant l'expédition du printemps. A partir de ce moment, toutes les fois que la mer était suffisamment libre dans le détroit de Smith pour permettre de faire la traversée, j'expédiai de nouveaux chargements de pemmican au cap Sabine. Pendant ce temps, à mesure que la lumière augmentait, j'eus soin d'avoir constamment des Esquimaux dans le bois de

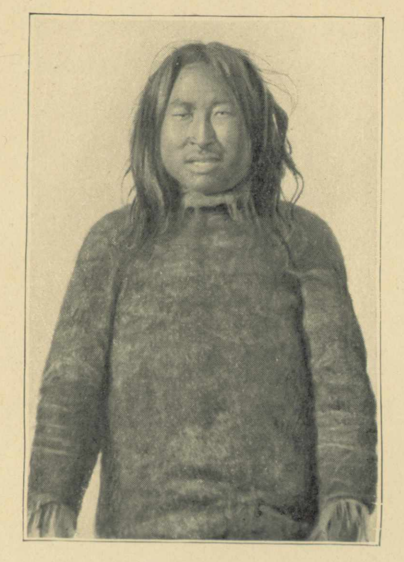
Sonntag, à vingt milles au sud d'Itah, pour y chasser le morse.

Mon programme pour le printemps était de faire passer trois divisions de traîneaux d'Itah au fort Conger, la première sous la conduite d'Henson, la dernière sous la mienne.

Arrivé au fort Conger, je comptais renvoyer un certain nombre de mes Esquimaux, en installer une partie au fort même et partir pour le nord avec les autres, soit par le cap Hécla, soit par la pointe septentrionale du Groenland, suivant les circonstances.

J'aurais voulu faire partir la première division le 15 février, la seconde une semaine plus tard, et me mettre en route avec la troisième le 1er mars. Malheureusement, un orage violent qui disloqua la glace entre Itah et l'île de Lyttelton, retarda jusqu'au 19 le départ de la première division, composée de sept traîneaux.

La seconde, de six traîneaux, partit le 26 et, le 4 mars, je me mis en route à mon tour avec la troisième. Trois étapes nous menèrent au cap Sabine, où le vent du nord, qui soufflait en tempête et chassait devant lui des tourbillons de neige, me retint deux jours. Encore trois étapes, par une température de — 40° centigrade, et nous étions au cap d'Urville. Les rapports que je trouvai m'apprirent que la première division y avait été retenue huit jours par le gros temps, et que la deuxième division en était repartie deux jours seulement avant mon arrivée. Sur ces entrefaites deux des Esquimaux d'Henson revinrent de



ESQUIMAU AGÉ D'ENVIRON
33 ANS.



FILLETTE ESQUIMAUDE AGÉE DE 4 ANS,
HABILLÉE DE RENARD BLEU
ET DE PEAU DE VEAU MARIN.



GROUPE DE FEMMES ESQUIMAUDES.

Pl. 15, page 240.

la baie Richardson, où l'un d'eux s'était grièvement blessé à la jambe en tombant sous un traîneau. Nous restâmes vingt-quatre heures au cap d'Urville à sécher nos vêtements. Le 13, je me mis en route avec sept traîneaux, en suivant la piste des autres divisions, pendant que le blessé retournait au fort Sabine avec les hommes de renfort.

J'avais espéré arriver en une étape au cap Louis-Napoléon, mais la glace était trop mauvaise. Je me vis obligé de camper dans la baie Dobbin, à cinq milles environ en deçà du cap. Le lendemain je comptais, au moment du départ, pousser jusqu'au cap Frazer; une nouvelle déception m'attendait. Il s'éleva un tel ouragan que nous dûmes faire halte un peu au sud de la pointe Hayes et bâtir en toute hâte des *igloos* au milieu d'un tourbillon de neige qui nous aveuglait.

L'orage dura toute la nuit, ainsi que la journée et la nuit du lendemain. Le 16, on se mit en route de grand matin par un temps calme mais très brumeux et l'on gagna le cap Frazer, à partir duquel, jusqu'au cap Norton Shaw, nous eûmes vent debout et une neige qui nous cinglait le visage et rendait la marche sur l'*icefoot* très pénible.

Dans les baies Scoresby et Richardson la glace n'était pas plus mauvaise que l'année précédente, et du cap Wilkes au cap Lawrence elle était telle que nous l'avions toujours connue. Ces deux étapes se firent par un temps clair, mais par un vent âpre et froid.

Au cap Lawrence nous fûmes encore retenus un jour par une violente tempête du sud-ouest. La journée du 20 fut également mauvaise. Le vent soufflait toujours avec rage, mais le besoin urgent de nourriture pour mes chiens m'astreignait à faire tout mon possible pour avancer. Au bout de quatre heures, il nous fallut creuser dans un banc de neige un abri où nous restâmes jusqu'au lendemain matin.

Nous arrivâmes en trois étapes au cap Léopold von Buch. Puis deux journées de beau temps nous amenèrent à quelques milles au nord du cap Defosse, où nous fûmes encore arrêtés pendant deux nuits et un jour par un terrible ouragan chargé de neige.

Un vent âpre nous fouettait le visage lorsque nous nous mîmes en route le matin du 27. L'*icefoot* devint de plus en plus fatigant à mesure que nous nous approchions du cap Cracroft. A partir de ce point, il nous fallut descendre dans l'étroit et tortueux chenal côtier à la base de l'*icefoot*, interrompu constamment par des crevasses et aussi fatigant pour les hommes que dangereux pour les traîneaux. Cette étape nous mena au cap Lieber, où le vent souffla toute la nuit avec violence.

Le matin j'attendis qu'il tombât quelque peu avant d'affronter la traversée de la baie Lady Franklin. Pendant un temps d'arrêt, les Esquimaux de renfort qui avaient accompagné les deux premières divisions et qui s'en retournaient chez eux, arrivèrent au camp. Ils m'annoncèrent, à ma grande satisfaction, qu'on avait tué vingt et un bœufs musqués tout près du fort

Conger. Ils nous dirent également que le vent était moins violent au milieu de la baie qu'au cap Lieber.

Je partis aussitôt pour arriver au fort Conger le 28, un peu avant minuit. J'avais mis vingt-quatre jours pour venir d'Itah, y compris les six jours où le vent et la neige m'avaient empêché d'avancer. La première division m'avait précédé de quatre jours, et la deuxième de quarante-huit heures. Le voyage s'était signalé par les ennuyeux retards auxquels on est toujours exposé, par suite d'avaries aux traîneaux et par la perte d'un grand nombre de chiens.

Ce n'avait pas été chose facile que d'habituer les tendons et les muscles de mes pieds à leurs nouveaux rapports entre eux et à durcir les cicatrices de mes orteils amputés. Je me félicitais cependant, bien qu'un peu prématurément, d'y être arrivé d'une façon définitive et complète.

Le troupeau de bœufs musqués si opportunément tués dans le voisinage du fort, et les provisions que j'y avais déposées au printemps me permirent de nourrir et de laisser reposer mes attelages. Une période de temps brumeux suivit mon arrivée au fort Conger ; je ne pus renvoyer les Esquimaux de ma division que le 2 avril.

Au moment de quitter Itah je n'avais pas encore décidé, si en partant du fort Conger, je me dirigerais vers le nord en passant par le cap Hécla, ou si je prendrais plutôt comme route la côte nord-ouest du Groenland. Je choisis à présent la seconde de ces

routes. D'un côté, la saison avancée et l'état de mes chiens s'opposaient à ce que j'entreprisse un trop long voyage; or, si je donnais la préférence au cap Hécla, et qu'ensuite je ne pusse pas aller jusqu'au bout, les résultats obtenus seraient nuls. Si, par contre, je prenais par le Groenland et qu'il me fût impossible d'avancer vers le nord en m'engageant sur la grande banquise polaire, il me restait tout de même une côte inconnue à explorer, et l'occasion d'apprendre quelque chose d'utile. L'issue me donna complètement raison.

Je comptais partir du fort Conger le 9 avril, mais le gros temps retarda le départ jusqu'au 11, jour où je pus enfin me mettre en route avec sept traîneaux.

A la première étape après le fort Conger, mon meilleur indigène tomba malade. Je dus le ramener au fort le lendemain, pendant que les autres traversaient le détroit pour gagner la côte du Groenland où je devais les retrouver deux ou trois jours plus tard. Lorsque je les eus rejoints, nous partîmes ensemble pour remonter la côte du Groenland. Jusqu'au cap Summer nous fûmes obligés, presque constamment, de travailler à creuser une route dans une glace très accidentée. Avant d'arriver au cap Summer, on aperçut au ciel, au delà du cap Brewoort, la tache sombre qui indique la présence d'eau libre immédiatement au-dessous.

Depuis le cap Summer jusqu'au camp du Promontoire, dans la baie de Newman, il fallut sans cesse se tailler une route. Ensuite nous nous vîmes arrêtés jusqu'au 21 par des rafales continues. Repartis avant

même que la tempête eût complètement cessé, on gagna l'eau libre, à quelques milles à l'est du cap Brewoort, et l'on campa sur le rivage.

Cette nappe libre, large d'environ trois milles sur la côte du Groenland, occupait toute la largeur du canal Robesson et allait aboutir à la Terre Grinnell où elle s'étendait en largeur depuis la baie Lincoln jusqu'au cap Rawson. Au nord et au nord-ouest de ce chenal, s'étendaient à perte de vue des lacs et des canaux nombreux.

Le lendemain fut consacré à nous creuser une route le long de l'*icefoot* jusqu'au port du *Repulse*. Le 23, par une véritable tempête de neige, je poussai jusqu'en face l'île Beaumont, un peu à l'ouest des falaises de la Corne-Noire.

Malgré nos travaux de terrassement de la veille, la traversée de l'*icefoot* jusqu'au port du *Repulse* fut aussi fatigante pour les hommes que pour les attelages. Les talus glissants, les montées et les descentes raides exigeaient de leur part des efforts continuels, outre qu'ils occasionnaient aux traîneaux des avaries de toute nature.

Je ne fus guère surpris, en arrivant à l'*igloo* de Beaumont, de voir qu'une grande nappe d'eau libre s'étendait en face des falaises de la Corne-Noire. Le *pack* y était en mouvement, et l'on voyait qu'il avait dû récemment exercer une pression violente sur l'*icefoot*, au point où nous avions construit notre *igloo*.

Je m'étais imaginé que mes pieds s'étaient complè-

tement endurcis pendant le trajet d'Itah au fort Conger, mais les efforts auxquels j'avais dû me livrer ce jour-là, pour faire avancer mon traîneau sur l'*icefoot*, me donnèrent presque à penser que c'était la première fois que j'avais à fournir un travail sérieux.

Le 24, une tempête de neige aveuglante nous empêcha de rien faire. Le lendemain je poussai une reconnaissance jusqu'au sommet des falaises, et le jour suivant j'installai tout mon monde à tailler une route dans l'*icefoot*. Cette nuit-là la température s'abaissa jusqu'à —32° centigrade; l'eau se recouvrit d'une couche de glace. Le lendemain, je m'avançai jusqu'au pied des falaises; après quoi j'allai avec trois Esquimaux reconnaître la jeune glace. Je m'assurai qu'en prenant de grandes précautions, elle suffisait presque partout à supporter le poids d'un homme.

Précédé du prudent et habile Ahsayoo, qui, de son harpon à phoques, éprouvait constamment la solidité de la glace, et suivi des deux autres Esquimaux, marchant comme eux les jambes écartées et en faisant glisser mes pieds sans les soulever, je contournai les falaises. En revenant, nous écartâmes de nos pieds, sur une largeur d'un peu plus d'un mètre, la mince couche de neige récemment tombée afin que le froid pût agir directement sur la glace.

Je lis dans mon livre de bord en date du 27 :

« Nous venons enfin de franchir l'obstacle qui menace depuis dix jours de nous empêcher de continuer notre route — l'eau libre au pied des falaises de la

Corne-Noire. J'ai dû renvoyer au fort Conger deux de mes hommes, dont les nerfs sont péniblement impressionnés par les perspectives de nouvelles fatigues et de nouveaux dangers. Il me reste Henson et trois Esquimaux, avec assez de traîneaux pour transporter mes approvisionnements. »

Renforcée par la température basse de la nuit précédente, la nappe principale de jeune glace n'était plus guère dangereuse, pourvu que les traîneaux se suivissent à quelques centaines de pieds les uns des autres, sans s'arrêter, et que les conducteurs se tinssent à une certaine distance à droite ou à gauche. Au delà de la limite de ma reconnaissance de la veille, il se trouvait des zones de glace beaucoup moins épaisse, qui me causèrent une vive inquiétude en fléchissant dangereusement sous le poids des chiens et des traîneaux. Elle était, de plus, brisée par endroits en conséquence du mouvement du *pack*, tandis qu'ailleurs il s'était formé des crevasses étroites. Enfin, à mon grand soulagement, nous atteignîmes l'*icefoot* au delà des falaises et nous y dressâmes notre tente.

Le lendemain un long canal, de cent pieds de large, s'était formé, le long de l'*icefoot* à proximité de notre camp; tout l'espace qui se trouve devant les falaises était occupé de nouveau par de l'eau libre. Nous avions franchi l'obstacle à point nommé.

Il nous fallut de nouveau nous ouvrir une route avec nos piolets le long de l'*icefoot* jusqu'au cap Stanton. Après cela la marche devint beaucoup plus

facile jusqu'au cap Bryant. Au large de toute cette partie de la côte, le *pack* était continuellement en mouvement; une zone d'eau presque ininterrompue régnait le long de l'*icefoot*.

Ce n'est pas sans peine que je finis par retrouver, au cap Bryant, ce qui restait de la cache et du *cairn* de Lockwood, que les ours avaient défoncés. Trois étapes, par un temps presque constamment brumeux, et sur un terrain composé alternativement de glace à *hummocks* bleue et de nappes de neige profonde, nous amenèrent le 4 mai, à une heure du matin, au cap qui forme l'extrémité septentrionale de la presqu'île Britannia. Après avoir pris quelques heures de repos, je fis encore rebrousser chemin à deux Esquimaux avec les douze chiens les moins vaillants. Henson, un des Esquimaux et moi, avec trois traîneaux et seize chiens, nous restions seuls pour l'expédition définitive.

Passé le cap Britannia, un ruban de jeune glace, recouvrant le chenal côtier, nous permit de franchir assez rapidement presque toute l'embouchure du goulet Nordenskjold; après quoi il nous fallut passer pardessus une forte digue de pression et gagner un vieux *floe* que nous suivîmes jusqu'au cap Benêt où nous campâmes et où nous eûmes l'agrément d'essuyer une nouvelle tempête de neige.

Je trouvai encore une zone de jeune glace par le travers du goulet Mascart; mais sous le cap Payer la glace était tellement disloquée que deux des traîneaux et presque tous les chiens tombèrent à l'eau avant que

nous pussions nous en tirer. Ensuite je me vis arrêter définitivement sous le vent du cap par un banc de neige où l'on enfonçait jusqu'à mi-cuisse et même, par endroits, jusqu'à la ceinture. Je fis dresser la tente et mettre les chiens à l'attache; puis nous passâmes le reste de la journée à tracer une route en piétinant la neige avec nos raquettes. Encore me fallut-il, lorsque nous nous mîmes en route le lendemain, me servir de deux attelages pour chaque traîneau.

Le cap Payer nous donna un mal infini à tourner. Sur la première moitié du trajet, il fallut creuser une route avec nos piolets et sur l'autre nous mettre, trois hommes et douze chiens, à chaque traîneau, à le pousser et à le traîner à travers la neige épaisse à la façon d'un chasse-neige.

Le cap Lointain ne fut guère moins pénible à franchir. Ce ne fut qu'après une reconnaissance longue et attentive du terrain que nous pûmes faire passer nos traîneaux sur la crête étroite de l'énorme digue de glace soulevée contre les rochers du rivage. Après cela la marche devint meilleure. Lorsque nous eûmes dépassé le cap Ramsay, le cap du Dôme et franchi le fiord Meigs jusqu'à l'île Mary Murray, la glace redevint mauvaise. Enfin, le 5 mai, à 11 h. 40 du soir, nous parvenions au *cairn* de Lockwood, à l'extrémité septentrionale de l'île qui porte son nom. Je recueillis le rapport et le thermomètre qu'y avaient déposés Lockwood dix-huit ans auparavant. Le rapport était dans un état de conservation parfait.

L'étape suivante nous mena au cap Washington. A minuit précis nous arrivions à la pointe basse que l'on aperçoit de l'île de Lockwood. Quelle ne fut pas ma joie, en tournant cette pointe, d'apercevoir un second promontoire, des plus majestueux, avec deux grands glaciers tout auprès, qui se dressaient sur l'autre rivage d'un goulet. Ceci me prouve que le cap Washington n'était pas, comme je l'avais craint, la pointe septentrionale du Groenland. C'eût été pour moi une grande déception, après être venu si loin, de m'apercevoir que d'autres yeux que les miens avaient été les premiers à contempler ce point tant désiré.

Presque toutes les heures que j'eusse pu consacrer au sommeil se passèrent à prendre des observations et une série d'angles. La glace, au nord du cap Washington, était dans un état épouvantable, n'offrant aucun chemin praticable. En quittant le cap nous traversâmes l'entrée du fiord, complètement bloquée par des *floebergs* à sommets bleus, jusqu'au bord occidental d'un des grands glaciers. Nous franchîmes ensuite la base du glacier lui-même pour aller camper près du second. Je me trouvais à présent au lieu d'origine des *floebergs* qu'on y voyait à tous les degrés de formation. Ces *floebergs* ne sont autre chose que des icebergs de moindres proportions, surtout sous le rapport de la hauteur, détachés de l'extrémité d'un glacier qui s'est avancé à une certaine distance le long d'un bas-fond relativement uni.

En quittant notre camp, nous franchîmes le second

glacier, puis un petit fiord où nous tuâmes un ours blanc. J'étais de plus en plus convaincu que nous approchions maintenant de l'extrémité septentrionale du Groenland, et lorsqu'on distingua le promontoire suivant, je sentis que mon regard se posait enfin sur l'Ultima Thule arctique (le cap Morris K. Jesup).

La terre vers laquelle nous nous dirigions me sembla présenter les caractères d'une région à bœufs musqués. Nous y arrivâmes au cours de l'étape suivante et je fis halte pour prendre des observations de latitude et de variation magnétique. Pendant ce temps, notre indigène tirait un lièvre, et relevait une piste de loup et une autre de bœufs musqués.

Une observation attentive du *pack* vers le nord, à laquelle je me livrai, à l'aide de ma lunette, du haut d'une centaine de pieds d'altitude, me montra que la glace y était d'une nature moins inabordable qu'au nord du cap Washington. On voyait très distinctement à l'horizon des nuages indiquant la présence d'eau libre, nuages qu'on apercevait depuis le moment où nous avions quitté le cap Washington. A un moment donné, ils avaient même revêtu une forme si remarquable que j'avais cru avoir une terre sous les yeux et qu'il m'avait fallu une observation longue et minutieuse pour dissiper l'illusion.

Mes travaux terminés, nous nous engageâmes sur le *pack* dans la direction du nord et nous campâmes à quelques milles de la terre. Les deux étapes suivantes se firent par un épais brouillard au travers duquel nous

marchions à tâtons sur une glace accidentée et d'énormes bancs de neige durcie dont la forme ressemblait à celle des vagues. Pour notre quatrième étape, nous eûmes un temps clair, mais une glace épouvantable, composée de fragments de vieux *floes*, d'arêtes de glaçons épais soulevés à des hauteurs de vingt-cinq à cinquante pieds, de crevasses et de trous masqués par la neige; le tout entrecoupé d'étroits canaux d'eau libre. Cette marche nous mena le 16 mai, à cinq heures du matin, au bord septentrional d'un fragment de vieux *floe* borné par une nappe d'eau. Une reconnaissance faite du sommet d'un monticule de quelque cinquante pieds de haut me montra que nous étions au bord du *pack* ouvert, tandis que l'aspect du ciel révélait la présence d'eau libre à une faible distance.

Cette nuit-là, au lieu de dormir, je passai mon temps à prendre des observations et à relever à l'aide de ma lunette le dessin de la côte, à l'est du cap Washington. Le lendemain, je repris le chemin de la terre où nous arrivâmes en une seule longue étape et où l'on dressa aussitôt la tente.

A moins d'un mille de notre campement suivant, un troupeau de quinze bœufs musqués dormait paisiblement; je me gardai de les inquiéter. Pendant les trois étapes suivantes, nous parcourûmes de grandes distances sur une glace facile et par un soleil aveuglant. Un vent d'est assez fort nous brûlait le visage comme un sirocco.

La première nous mena jusqu'à un cap magnifique,

le cap Bridgman, à partir duquel la côte s'infléchit vers le sud-est. Ce cap se trouve sous la même latitude que le cap Washington. Les deux marches suivantes nous firent redescendre la côte orientale jusqu'au 83e parallèle. Au cours de la première, nous franchîmes l'entrée d'un grand fiord orienté vers le sud-ouest (magnétique) et qui s'enfonçait profondément dans les terres.

Le lendemain, grâce à une éclaircie dans le brouillard, je vis une haute montagne d'une forme particulière, que je reconnus pour être la cime aperçue par moi, en 1895, du sommet de l'inlandsis au sud de la baie de l'Indépendance et qui s'élevait fièrement au-dessus des terres dans la direction du nord. Je donnai à cette montagne le nom de mont Wistar.

L'épaisseur du brouillard finit par nous obliger à faire halte sur l'extrémité d'une pointe basse, recouverte entièrement d'une fine poussière de neige glacée, et que je jugeai devoir être une petite île située dans l'embouchure d'un grand fiord.

J'avais remarqué cette île (?) de mon campement de la veille. J'avais vu aussi qu'au delà se dressait la masse épaisse d'une montagne formant le cap opposé d'un grand fiord qui m'en séparait, et plus loin encore, un nouveau cap. On distinguait clairement de l'eau libre à quelques milles du large, tandis que des nuages d'eau s'étendaient vers le sud-est.

J'attendis deux nuits et un jour que la brume s'éclaicît. Puis, voyant que rien n'indiquait qu'elle dût le faire bientôt, et comme mes provisions étaient épui-

sées, je commençai mon voyage de retour le 22 mai, à 3 h. 30 du matin, après avoir élevé un *cairn* où je déposai le rapport ci-dessous :

COPIE DU RAPPORT DÉPOSÉ DANS LE CAIRN DE L'ILE CLARENCE WYCKOFF

20 mai.

Arrivé ici à 10 h. 30 du soir, venant d'Itah viâ *le fort Conger et l'extrémité nord du Groenland. Quitté Itah le 4 mars. Quitté le fort Conger le 15 avril. Arrivé nord du Groenland 13 mai. Atteint le 16 mai un point sur la glace de haute mer par la latitude nord 83°50'.*

En arrivant ici, il me restait des rations pour une étape vers le midi. Depuis deux jours un brouillard épais me retient ici. Je vais retourner sur mes pas.

J'ai avec moi mon homme, Matthew Henson, Ahngmalokto, un de mes Esquimaux, seize chiens et trois traîneaux.

Ce voyage s'est effectué sous les auspices du Club Arctique Peary de New-York, et grâce aux fonds souscrits par cette société.

Les membres du Club sont les suivants : Morris K. Jesup, Henry W. Cannon, Herbert L. Bridgman, John Flagler, E. C. Benedict, James J. Hill, H. H. Benedict, James J. Hill, H. H. Benedict, Frederick E. Hyde, E. W. Bliss, H. H. Sands, J. M. Constable, C. F. Wyckoff, E. G. Wyckoff, Charles P. Daly,

Henri Parish, A. A. Raven, G. B. Schley, E. B. Thomas, et d'autres encore.

R. E. Peary,
de la Marine des États-Unis.

Le brouillard ne nous quitta pour ainsi dire pas, jusqu'à ce que nous eussions dépassé l'île de Lockwood; mais comme nous avions une piste pour nous guider, il ne nous retarda pas autant qu'une tempête venant du bassin polaire, qui couvrit le sol d'une couche épaisse de neige, et nous retint prisonniers pendant deux jours au cap Bridgman.

Au cap Morris K. Jesup, extrémité septentrionale du Groenland, j'érigeai un *cairn* élevé où je déposai le rapport suivant :

COPIE DU RAPPORT DÉPOSÉ DANS LE CAIRN DU NORD

13 mai 1900, 5 heures du matin.

Viens d'arriver ici d'Itah, viâ *le fort Conger. Quitté Itah le 4 mars. Quitté le fort Conger le 15 avril. Ai avec moi mon homme Henson, Ahngmalokto, un de mes Esquimaux, seize chiens et trois traîneaux; tous en assez bon état. Je continue aujourd'hui vers le nord (magnétique) sur la glace de haute mer. Temps beau. J'accomplis ce voyage sous les auspices du Club Arctique Peary de New-York et grâce aux fonds souscrits par cette société, qui compte au nombre de ses membres : Morris K. Jesup, Henry W. Cannon, etc.*

R. E. Peary,
de la Marine des États-Unis.

17 mai.

Suis de retour ici. Ai atteint la latitude nord 83°50' directement au nord de ce cairn. *Me suis vu arrêté par une glace extrêmement accidentée, entrecoupée de canaux d'eau libre. « Ciel d'eau » vers le nord. Me dirige aujourd'hui vers l'est, le long de la côte. Beau temps.*

26 mai.

Suis encore revenu ici. Ai atteint un point sur la côte orientale, vers le 83° de latitude nord. Eau libre tout le long de la côte à quelques milles de distance. Aucune terre en vue vers le nord, ni vers l'est. Depuis sept jours, suite ininterrompue de brouillards, de vent et de neige. A l'heure qu'il est, il neige; le vent est dans l'ouest et assez violent. La température est de — 6° et demi. Tué dix bœufs musqués à l'est d'ici. Compte partir demain pour le fort Conger.

Je déposai enfin au cap Washington une copie du rapport de Lockwood, recueilli dans le *cairn* de l'île Lockwood, et auquel j'avais ajouté les détails ci-après :

« Cette copie du rapport laissé le 16 mai 1882, par le lieutenant J. B. Lockwood et le sergent D. L. Brainard (aujourd'hui colonel), de l'armée des États-Unis, dans le *cairn* de l'île Lockwood au sud-ouest d'ici, a été déposée par moi dans ce *cairn*, élevé sur la terre la plus éloignée qu'ils aient aperçue, comme hommage à l'adresse de deux hommes courageux, dont l'un a payé

de sa vie les résultats obtenus par lui dans les régions arctiques (29 mai 1900). »

Pendant quelques minutes, au cours d'une de ces étapes, le brouillard se leva, dévoilant à nos yeux le magnifique panorama des montagnes de la côte septentrionale. S'élevant, blanches comme le marbre, sous leur manteau de neige nouvellement tombée, elles présentaient un aspect des plus sauvages sous la masse de nuages couleur de plomb qui couronnait leurs cimes. Nous rencontrâmes deux troupeaux de bœufs musqués, l'un de quinze têtes, l'autre de dix-huit, avec quelques traînards. Nous en tuâmes quatre pour en nourrir nos chiens, et je rapportai la peau de l'un d'eux, tiré à moins d'un mille du point septentrional du Groenland, pour servir de trophée au Club.

A la hauteur de l'île Mary Murray, le brouillard cessa, et nous fîmes des progrès rapides. Du cap Nord au cap Washington, il ne nous fallut que quatre étapes. Le temps clair nous permit d'apercevoir de l'eau libre qui s'étendait du cap du Dôme au cap Washington, à quelques milles du rivage.

Au cap Noir, nous trouvâmes une vaste étendue d'eau libre qui s'étendait à partir du rivage dans la direction du nord. Partout, le long de cette côte, on constatait les violents effets du *blizzard* récent. Le *pack* polaire avait été poussé avec une force irrésistible contre la côte hérissée de falaises. A chaque promontoire la glace avait été soulevée jusqu'au sommet de la digue de vieille glace qui régnait le long de la paroi

extérieure de l'*icefoot*, en une terrible cataracte de blocs énormes. Par endroits, ces amoncellements de glaçons brisés atteignaient une hauteur de cent pieds et même davantage. La vieille glace dans les baies et dans les fiords avait eu son rebord extérieur chargé d'une grande digue de ces fragments de glace. Elle était elle-même brisée et broyée par une pression irrésistible et formait de longues ondulations. Toute la jeune glace qui nous avait tant aidés à l'aller, s'était vue écrasée en menus fragments qui avaient disparu dans le bouleversement général.

Quoique nous fussions gênés par la brume, nous accomplîmes en vingt-cinq heures et demie de marche effective le trajet du cap Nord au cap Bryant. Le 6 juin, à sept heures du matin, nous campâmes sur le rebord de l'*icefoot*, à l'extrémité orientale des falaises de la Corne-Noire. En grimpant à une hauteur de quelques centaines de pieds, jusqu'à un point d'où l'on voyait tout l'espace qui s'étendait au bas des falaises, je ne vis à mes pieds qu'un fouillis de menus fragments de vieille glace maintenus contre le rivage par la pression du *pack*. On pouvait compter, en mettant les choses au mieux, sur un labeur des plus pénibles pour arriver à franchir ce promontoire. De plus, il était certain que tout se disloquerait aussitôt que la pression se relâcherait tant soit peu.

Je m'y engageai néanmoins le lendemain. A un tiers du chemin, la glace commença en effet à s'ouvrir. Ce ne fut qu'en passant rapidement d'un glaçon à

l'autre, au risque de tomber à l'eau, que nous finîmes par nous trouver sur un vieux *floe* qui nous permit, après plusieurs heures d'efforts surhumains, d'atteindre l'*icefoot* à l'extrémité occidentale des falaises.

Après cela il fut de nouveau possible d'avancer rapidement. Trois étapes nous menèrent au fort Conger où nous arrivâmes le 10 juin, à une heure et demie du matin. Nous avions cependant été fort gênés par la nappe d'eau libre qui se trouvait entre le port du *Repulse* et le cap Brewoort et qui s'était étendue, à présent, dans le détroit de Robesson, jusqu'au delà du cap Summer, ainsi que par la glace pourrie qui en occupait les approches.

En passant je pris des copies des rapports anglais déposés par Beaumont dans le *cairn* du port du *Repulse*, copies que je rapportai pour faire partie des archives du Club. Ils forment un des plus beaux chapitres de l'histoire des explorations arctiques, au point de vue de ce que peuvent oser et supporter des êtres humains soumis aux plus rudes épreuves.

Cette expédition m'avait permis de fixer une fois pour toutes le contour septentrional de l'archipel du Groenland. Elle avait servi à relever le tracé de la côte vers le sud jusqu'à la baie de l'Indépendance, ne laissant d'inexploré que la partie relativement peu considérable qui s'étend depuis cette baie jusqu'au cap Bismarck. Je pus m'assurer aussi qu'il n'existait aucune terre à une très grande distance dans la direction du nord et du nord-est. Tout portait à croire que la côte

suivie par nous forme le rivage d'une mer Polaire centrale, s'étendant sans interruption jusqu'au Pôle d'abord, et ensuite jusqu'aux groupes du Spitzberg et de la terre François-Joseph, dans l'autre hémisphère.

Je pus déterminer également l'origine des *floebergs* et de la glace paléocristique. Enfin un autre résultat de mon voyage fut d'éliminer désormais cette route du nombre de celles qui peuvent un jour permettre d'atteindre le Pôle Nord. Le caractère accidenté de la glace, les nombreuses étendues d'eau libre et le mouvement relativement rapide du *pack* autour de la côte septentrionale, pour finir par être entraîné vers le sud par le courant du Groenland oriental, sont autant de circonstances extrêmement défavorables.

Pendant mon absence, on s'était procuré, dans les environs du fort Conger, quelque trente-trois bœufs musqués et dix phoques. On avait établi des caches, en vue de mon retour, au port de Thank God, au cap Lieber, et dans la baie Lincoln; enfin on avait été prendre du sucre, du lait et du thé dans les diverses caches échelonnées entre le fort et le cap Louis-Napoléon.

Une partie de mes hommes passèrent le mois de juillet dans la région qui s'étend à l'ouest de la baie Discovery. Leur butin s'était élevé à environ quarante bœufs musqués.

Pendant le mois d'août et le commencement de septembre, nous fîmes diverses autres parties de

chasse d'une durée moindre, au cours desquelles on tua une vingtaine de bœufs musqués.

1900-1901

Vers le milieu du mois de septembre je partis avec Henson et quatre Esquimaux pour aller au lac Hazen. Il était évident, en effet, que mon navire ne pourrait plus nous rejoindre, et il s'agissait de se procurer des bœufs musqués pour notre provision d'hiver. Poussant, à l'ouest, jusqu'à la vallée de la rivière Very, nous avions, avant le 4 octobre, abattu quatre-vingt-douze de ces ruminants. Plus tard, on en tua encore neuf, ce qui fit un total de cent un pour la campagne de chasse d'automne.

Depuis le commencement de novembre jusqu'au 6 mars, mes hommes habitèrent, la plupart du temps, des *igloos* bâtis dans le voisinage immédiat du gibier tué dans les divers endroits situés entre la baie Discovery et la rivière Ruggles.

Le 5 avril, je partis du fort Conger avec Henson, un indigène, deux traîneaux et douze chiens pour pousser une pointe vers le nord. En même temps le reste de mes hommes, avec deux traîneaux et sept chiens se mettaient en route, dans la direction opposée, pour gagner les caps d'Urville et Sabine afin de se mettre en communication avec le navire, ou tout au moins tâcher d'en avoir des nouvelles.

Arrivé dans la baie Lincoln, je me rendis compte que l'état de mes hommes et de mes chiens ne me per-

mettait pas d'espérer atteindre le Pôle. Je me décidai donc, bien à contre-cœur, à revenir sur mes pas.

De retour au fort Conger, après une absence de huit jours, j'y trouvai le restant de mes hommes. Ils étaient revenus au bout de quatre jours, après avoir poussé jusqu'à un tiers environ de la baie Lady Franklin. Heureusement, la veille de mon arrivée, un des Esquimaux avait tué plusieurs bœufs musqués sur le rivage de la baie Saint-Patrick, ce qui me permit de bien nourrir mes chiens avant de me mettre en route le 17 avril, avec tout mon monde.

Le 30 avril, à la pointe Hayes, je rencontrai un groupe du *Windward* cherchant à gagner le fort Conger. Ils m'apportaient, avec mon courrier, la nouvelle que le navire se trouvait au port Payer et que Mme Peary et notre petite fille étaient à bord. Après un repos à la hutte du cap d'Urville, je partis pour rejoindre le *Windward*, où j'arrivai le 6 mai.

Je m'accordai quelques jours de repos, après quoi on se mit à établir de nouvelles caches échelonnées vers le nord le long de la côte, dans la direction du fort Conger. Ce travail nous occupa jusqu'au milieu de juin. Depuis ce moment jusqu'au 3 juillet, on s'occupa d'installer un campement d'hivernage au port Payer. Ce jour-là, le *Windward* se dégagea de la glace qui l'emprisonnait et gagna la côte du Groenland. Le mois de juillet fut consacré à la chasse aux morses. On en tua cent vingt-huit que l'on transporta au port Payer.

Le 4 août, l'*Erik* envoyé par le Club, sous les

ordres du secrétaire, H. L. Bridgman, pour se mettre en communication avec moi, arriva devant Itah. Après la tournée habituelle dans les campements esquimaux, les deux navires se livrèrent ensemble, jusqu'au 24 août, à la chasse au morse. A cette date le *Windward* nous quitta pour se rendre dans le midi, tandis que l'*Erik* prenait la mer pour nous débarquer, moi et mes hommes, au port Payer, ainsi que les morses tués par nous.

La route du port Payer se trouvant barrée par une grande quantité de glace épaisse, je priai le secrétaire Bridgman de nous débarquer dans une petite crique à douze ou quinze milles au sud du cap Sabine. Je comptais de là gagner le port Payer à la première occasion, dans mes canots ou avec mes traîneaux. On fit comme je demandais, et le 29 août l'*Erik* reprit la mer.

1901-1902

J'arrivai au port Payer, le 15 septembre, après avoir franchi la baie de Ross, en partie par traîneau et en partie par canot, et traversé à pied l'île de Bedford Pim.

Bientôt après, mes Esquimaux commencèrent à tomber malade. Avant le 19 novembre, il en était mort six. Dans l'intervalle, je transportai moi-même en traîneau une bonne partie des approvisionnements de la crique au quartier général, pendant que Henson se rendait avec quelques Esquimaux dans le fond de la

baie Buchanan, où il réussissait à tuer des bœufs musqués.

L'hiver se passa tranquillement et confortablement. Nous tuâmes encore deux bœufs musqués dans la baie Buchanan et six rennes à Itah.

Le 2 janvier, on se mit sérieusement à l'œuvre pour préparer la campagne du printemps qui commença le 11 février. Ce jour-là, je fis partir en avant six traîneaux peu chargés, avec mission de choisir une route pour traverser l'entrée de la baie Buchanan et de bâtir un *igloo* par le travers du cap Albert. Le 12, j'envoyai deux de mes meilleurs chasseurs faire une reconnaissance et chasser l'ours du côté du cap Louis-Napoléon.

Le 13, huit traîneaux partirent avec des chargements de pemmican qu'ils transportèrent presque jusqu'au cap d'Urville. Le 10, mes deux éclaireurs revinrent. Comme leur rapport était favorable, je fis partir, le 18, quelques Esquimaux, avec deux traîneaux chargés de pemmican, à destination du cap Louis-Napoléon. Ils revinrent quatre jours plus tard, leur mission accomplie. Le soir du 28, tout était prêt. Henson devait partir en avant-garde le lendemain avec trois de mes meilleurs hommes pour éclairer la route jusqu'au cap Conger. Je comptais les suivre moi-même quelques jours plus tard avec le gros de l'expédition.

Une tempête qui se mit à souffler du nord retarda le départ d'Henson jusqu'au 3 mars, jour où il put enfin se mettre en route avec six traîneaux et une

cinquantaine de chiens. Deux de ces traîneaux étaient destinés à lui servir de renfort jusqu'au cap Lawrence, après quoi ils devaient revenir sur leurs pas.

Le 6 mars, à neuf heures du matin, quatorze traîneaux quittèrent la baie de Payer et contournèrent le cap Sabine, en route pour le nord. Je suivis à midi avec mon grand traîneau le *Long Serpent*, attelé de dix beaux chiens gris. Deux autres traîneaux m'accompagnaient. La température était alors de — 28° 8 centigrade. Le minimum de la nuit précédente avait été de — 37° trois quarts. Nous rejoignîmes les autres à l'*igloo* auprès du cap Albert et nous y passâmes la nuit. Température — 41° trois quarts. Le lendemain, nous gagnâmes le cap d'Urville par une température allant de — 42° trois quarts à — 45°.

Je m'arrêtai vingt-quatre heures au cap d'Urville pour bien sécher nos bottes et, après avoir renvoyé deux traîneaux, je repartis le matin du 9 mars, emportant avec moi de la hutte certains approvisionnements. Je campai à quelques milles en deçà du cap Louis-Napoléon. L'étape suivante me mena au cap Frazer, et la suivante encore au cap Collinson. Pour la première fois, sur quatre que j'ai fait le trajet, je pus traverser l'entrée de la baie Scoresby presque en droite ligne, au lieu de me voir forcé de faire un grand détour dans l'intérieur de la baie.

Je me rendis en une étape du cap Collinson au cap Lawrence sur la côte septentrionale de la baie Rawlings. Bien qu'il nous fût possible de traverser cette

baie sans faire autant de crochets que d'habitude, la glace y était très accidentée.

Apprenant par une lettre de Henson, trouvée au cap Lawrence, que j'avais gagné vingt-quatre heures sur lui, et ne voulant pas le rattraper avant le fort Conger, je m'arrêtai un jour en cet endroit. Je profitai de cette halte pour réparer plusieurs traîneaux, endommagés pendant le trajet. Je renvoyai de là cinq hommes avec les traîneaux les moins bons et les chiens les plus éprouvés. Encore trois étapes, et nous nous trouvions au cap L. van Buch, au nord de la baie Carl Ritter. La marche avait été fort pénible par moments. La température avait varié entre — 42° trois quarts et — 36° centigrade.

Deux bonnes étapes nous menèrent dans la première vallée débouchant sur la côte, au nord du cap Defosse. J'avais de nouveau gagné deux jours sur mon avant-garde. La glace du détroit se trouvait dans un état suffisamment favorable pour nous permettre d'éviter le terrible *icefoot* qui s'étend jusqu'au cap Lieber. Comme, d'autre part, mes chiens étaient en bon état, j'accélérai mon allure à partir de ce promontoire, couvrant en une seule étape la distance qui me séparait encore du fort Conger, où j'arrivai environ une heure et demie après le groupe d'Henson.

J'étais venu en douze étapes du port Payer au fort Conger, un trajet de trois cents milles.

On passa quatre jours au fort à réparer les traîneaux et les harnais, à sécher et à raccommoder les

vêtements et à battre les environs dans un rayon considérable, à la recherche des bœufs musqués. Nous n'en aperçûmes aucun, mais en revanche on tua une centaine de lièvres durant ces quatre journées. Pendant ce temps, la température varia de — 40° à — 49° et demi centigrade. Sept Esquimaux rebroussèrent chemin à partir du fort; ils emportèrent avec eux les instruments de l'expédition de la baie de Lady Franklin, ainsi que d'autres objets appartenant au Gouvernement et abandonnés ici en 1883.

Le matin du 24, je me mis en route vers le nord avec neuf traîneaux. Je campai la première nuit au dépôt B. J'avais espéré, l'étape suivante, gagner la baie Lincoln, mais un peu avant d'arriver à la baie Wrangel, une tempête de neige aussi subite que violente nous obligea à camper à la pointe méridionale de cette baie. Nous y restâmes bloqués pendant toute la journée du 26. Le 27 au matin, on put se remettre en route et nous poussâmes jusqu'au cap Union, bien qu'on eût rencontré, sur cette partie de la côte, bon nombre de ces bancs de neige durcie, en pente latérale, si fatigants pour les hommes, les chiens et les traîneaux.

A une centaine de mètres au delà de notre *igloo* régnait une nappe d'eau libre, dont la présence nous avait été signalée, alors que nous étions encore au campement de la baie Wrangel, par les nuages qui flottaient au-dessus. Comme en 1900, il me parut que cette eau s'étendait, au nord, au delà du cap Rawson,

pour traverser ensuite tout le détroit jusqu'au cap Brewoort, sur la côte du Groenland.

On réussit, heureusement, au prix de précautions infinies et d'efforts prolongés, à faire passer les traîneaux, non sans l'échapper belle plusieurs fois, le long de l'*icefoot* étroit et dangereux, jusqu'au delà du cap Noir.

Sur cette partie de la côte, l'*icefoot* était tel que l'avaient trouvé Egerton et Rawson en 1876 et Davy en 1882, nous obligeant à nous tailler une route sur presque toute sa longueur. Il convient d'ajouter qu'une équipe d'Esquimaux gais et ardents au travail s'acquitte avec une facilité relative de ce qui serait, pour des blancs, une besogne lente et ingrate entre toutes.

Au delà du cap Noir, l'état de l'*icefoot* devint un peu meilleur. J'avançai donc plus rapidement, afin de pouvoir camper au quartier de l'*Alerte*. Au moment où nous arrivions en vue du *cairn* de l'Alerte, on aperçut, à une petite distance vers l'intérieur, trois bœufs musqués qu'on réussit à tuer; ils étaient très maigres et ne fournirent qu'un repas très insuffisant pour mes chiens.

Les deux étapes suivantes nous menèrent, l'une jusqu'au cap Richardson, l'autre sous le vent de View Point, où l'on fut obligé de s'arrêter et de bâtir un *igloo* en toute hâte, par une de ces tempêtes si fréquentes dans les régions arctiques. On constatait, tout le long de la côte, de la jeune glace, des nappes d'eau, et un « ciel d'eau » presque ininterrompu.

La dernière étape s'étant effectuée par une neige profonde, je n'osai pas prendre le raccourci anglais et traverser la presqu'île Fielden, derrière le cap Joseph-Henry; je préférai de beaucoup contourner ce dernier sur l'*icefoot*.

Il se trouva que, sur une petite distance, ce fut le plus mauvais que j'eusse jamais rencontré. A un moment donné, mon traîneau ayant glissé sur une pente, deux hommes faillirent perdre la vie. Ils s'en tirèrent par un véritable miracle : leurs pieds dépassaient déjà le bord de la paroi verticale de l'*icefoot*, qui n'avait pas moins de cinquante pieds de hauteur.

A l'extrémité même du promontoire, il fallut faire passer les traîneaux sur un rebord de glace de moins d'un mètre de large, tout contre la falaise, à une hauteur que j'estimai devoir être d'au moins soixante-quinze pieds au-dessus de la surface toute hérissée d'aspérités du *floe* qui se trouvait au-dessous. A l'ouest du cap, l'*icefoot* s'élargit et devint presque horizontal. Malheureusement il était recouvert d'une couche si épaisse de neige molle qu'elle nous arrêta et nous obligea à camper.

Le lendemain, nous arrivions à l'île Crozier, où nous fûmes arrêtés le 2 et le 3 avril par un violent vent d'est. Le 4, le 5 et le 6 furent consacrés à la chasse aux bœufs musqués. Nous en abattîmes trois, dont deux très petits. Je renvoyai de là trois Esquimaux, ne gardant avec moi que quatre Esquimaux et Henson.

Je reconnus, avec ma lunette marine, l'état de la

banquise, dans la direction du nord, du point le plus élevé de l'île Crozier.

Le *pack*, quoique très accidenté, l'était peut-être un peu moins que je ne l'avais vu deux ans plus tôt au nord du cap Washington. J'étais disposé à croire que nous pourrions en venir à bout à moins que la neige n'y fût par trop profonde et trop molle, circonstance que la lunette seule ne permettait pas d'apprécier.

Le matin du 6 avril, je quittai l'île Crozier, dans la direction du nord-est. En arrivant à l'extrémité du cap Hécla, nous tournâmes brusquement à droite, franchissant le rebord de l'*icefoot* pour descendre sur le *pack* polaire. La pointe de nos traîneaux, pesamment chargés, enfonçait profondément dans la neige, dans laquelle aussi nos chiens barbotaient jusqu'à mi-corps. Nous commençions l'effort définitif pour pousser directement vers le Pôle.

Il y avait tout juste un mois que nous étions en campagne. Nous avions parcouru, au bas mot, quatre cents milles, sur un terrain des plus difficiles et par des températures variant de —42° trois quarts à —49° et demi centigrade, et nous ne faisions qu'aborder la partie vraiment difficile de notre entreprise, la conquête du *pack* polaire.

A deux milles environ du cap se trouvait une zone de jeune glace de formation très récente, parallèle à la direction générale de la côte. Des nappes de glace très accidentée, prises dans cette zone, nous obligeaient à des détours très fréquents et très longs. Il était plus

facile, somme toute, de faire un crochet d'un mille sur la jeune glace, pour contourner un de ces îlots, que d'essayer d'y faire passer nos traîneaux.

Le bord septentrional de cette jeune glace consistait en une digue élevée, formée d'épais fragments de vieille glace empilés les uns sur les autres. Nous finîmes par trouver un endroit où l'on pouvait franchir cet obstacle, après quoi on se trouva sur un vieux *floe*, où je donnai l'ordre de construire un igloo. Nous étions peut-être à cinq milles de la côte.

Le matin du 7 nous amena le beau temps. Après avoir traversé le vieux *floe*, nous rencontrâmes une zone de fragments de glace ancienne, recouverts d'une couche épaisse de neige. Il fallut, pour la franchir, des efforts inouïs. Les chiens s'enfonçaient dans la neige, réduits, pour ainsi dire, à l'impuissance. De temps en temps, l'un ou l'autre d'entre eux disparaissait complètement. Tantôt nous piétinions la neige autour des traîneaux pour les dégager d'un trou où ils s'étaient enfoncés; tantôt il fallait les soulever complètement pour leur faire franchir une barrière de gros glaçons. Nous obliquions à droite, nous obliquions à gauche, nous revenions sur nos pas. La plupart du temps, nous tracions une route à l'aide de nos raquettes et de nos piolets.

Vers la fin de l'après-midi un étroit canal nous offrit un terrain assez facile. Ensuite nous rencontrâmes une ou deux petites étendues d'un terrain plus favorable, puis trois ou quatre vieux *floes* plus petits, cou-

verts d'une couche épaisse de neige, mais qui n'en semblaient pas moins une bénédiction du Ciel, après le labeur surhumain de l'heure précédente. On campa sous le vent d'un grand *hummock* à l'extrémité septentrionale d'un vieux *floe* relativement petit, mais très épais. Tout le monde était à bout de forces. Les chiens eux-mêmes se laissaient tomber sans mouvement, dans la neige, sitôt que le fouet cessait de claquer.

Nous étions à présent exactement au nord du cap Hécla. J'estimais que nous avions couvert six milles, peut-être sept, peut-être aussi moins de cinq. Quand on rencontre des obstacles sérieux comme ceux que nous rencontrions à peu près tous les jours, il est difficile de se rendre exactement compte des distances.

Le 12, nous fûmes bloqués de nouveau par une tempête qui se mit à souffler de l'ouest, accompagnée d'une neige si épaisse qu'on ne pouvait même voir ceux d'entre les chiens qui étaient attachés le plus près de l'*igloo*. Les vieux *floes* sur lesquels nous campions, se fendirent bruyamment, la glace gémissait et grondait à tous moments.

Au cours de la première étape, après avoir quitté cet *igloo*, il fallut faire un crochet vers l'ouest pour éviter une nappe d'eau recouverte d'une couche de jeune glace si mince qu'il eût été dangereux même pour un chien, de s'y aventurer. Un peu plus loin, un large canal d'eau libre nous fit obliquer d'abord vers le nord-ouest, puis vers l'ouest, jusqu'à ce qu'enfin une zone de glace très accidentée nous empêcha d'en

suivre davantage le bord. Je grimpai au sommet d'un monticule élevé, d'où je vis que cette glace s'étendait à perte de vue, sur les deux bords du canal, dans la direction de l'ouest et du nord-ouest. Il n'y avait évidemment pas autre chose à faire que de camper et d'attendre que ce canal, certainement élargi, sinon formé par l'orage de la veille, voulût bien se refermer ou qu'il s'y formât une glace suffisamment épaisse pour nous permettre de le franchir. Pendant la première nuit que nous passâmes auprès de ce canal, il se resserra quelque peu, mais pas assez pour qu'il fût possible de passer. Je renvoyai encore deux Esquimaux le lendemain matin.

Le 14, vers la fin de l'après-midi, le canal commença à se refermer. Nous hâtant d'arrimer nos traîneaux, nous les fîmes passer de l'autre côté sur des glaçons mouvants. Nous nous trouvions à présent dans une zone de hautes digues de pression, parallèles les unes aux autres, et recouvertes d'une neige épaisse. Ces digues se formaient toutes les fois que le canal s'ouvrait et se refermait. Nous parvînmes, non sans peine, à franchir cet obstacle et à déboucher sur une série de vieux *floes* très petits, mais extrêmement compacts et raboteux. La neige y était encore plus profonde et plus molle que du côté méridional du canal. Après une journée de seize heures, je donnai l'ordre de faire halte, bien que nous ne fussions qu'à deux ou trois milles au nord du grand canal.

Pendant la première partie de l'étape suivante,

nous passâmes sur des fragments de vieux *floes* très épais, qui se mouvaient lentement dans la direction de l'est. Il nous fallut à plusieurs reprises attendre que ces glaçons fussent l'un tout contre l'autre pour pouvoir avancer. Plus loin, nous dûmes obliquer à l'est. Une zone de glace impraticable s'étendait à perte de vue vers l'ouest, le nord et le nord-est.

Nous venions à peine de la contourner et de reprendre la direction du nord lorsque nous nous vîmes arrêtés par un canal large d'une cinquantaine de pieds. A partir de ce moment, les jours se ressemblèrent beaucoup : tantôt nous faisions un peu plus de chemin, tantôt un peu moins, mais en dépit de tous nos efforts la moyenne journalière allait régulièrement en diminuant. Il faut dire aussi que le brouillard et le gros temps contribuaient à nous retarder.

Je cite un passage de mon livre de bord :

« *21 avril.* — La partie est perdue. Le rêve que je caresse depuis seize ans s'est envolé. Le temps s'éclaircit pendant la nuit, et le matin on se met en route. Neige profonde. Deux vieux *floes* peu étendus. Puis nouvelle zone de glaçons épais et de neige profonde. Du haut d'un monticule, je vois que cette zone s'étend à perte de vue vers le nord, l'est et l'ouest. Les deux vieux *floes* sur lesquels nous venons de passer sont les seuls que l'on aperçoive. Pas moyen de pousser plus loin; je fais dresser la tente. J'ai lutté tant que j'ai pu. Je ne crois pas trop m'avancer en disant que la lutte a été courageuse. A l'impossible, nul n'est tenu. »

Quelques heures après que nous eûmes fait halte, il s'éleva vers le nord un bruit semblable à celui que produit un ressac violent, bruit qui persista pendant toute la durée de notre séjour dans ce campement. Évidemment, de ce côté-là, les *floes* se resserraient sous l'influence du vent, ou bien, peut-être à en juger par la persistance du bruit, le *pack* tout entier se mouvait lentement dans la direction de l'est. Une journée claire me permit de prendre une série d'observations. Nous nous trouvions par 84°17′27″ de latitude nord; la variation magnétique était de 99″ à l'ouest. Je pris quelques photographies du camp, puis je m'avançai à quelques centaines de mètres au nord de la tente en glissant à chaque pas sur les glaçons ou bien en enfonçant dans la neige jusqu'à la ceinture. Ensuite je fis donner double pâtée aux chiens et je me couchai pour tâcher, si c'était possible, de prendre quelques heures de sommeil avant de revenir sur mes pas.

Nous commençâmes le voyage de retour le 21, bientôt après minuit. Il soufflait un vent d'ouest assez fort et il neigeait abondamment. Je précipitai le départ afin de profiter, autant que possible, de notre piste pour nous guider, avant qu'elle fût effacée par la neige qui tombait. Il était déjà bien assez difficile de la suivre par la lumière incertaine qu'il faisait, et par la neige aveuglante. Quand on la perdait, on se déployait en tirailleurs jusqu'à ce qu'on l'eût retrouvée.

En arrivant au dernier canal franchi à l'aller, au lieu de trouver l'eau libre qui nous avait alors barré le

passage pendant un certain temps, on s'aperçut que notre piste disparaissait sous une énorme digue de pression que je jugeai avoir de soixante-quinze à cent pieds de haut. Par suite du mouvement des *floes*, la piste présentait une interruption. Il fallut un certain temps pour la retrouver.

Ce fut pour moi une étape fatigante. Je n'avais pas dormi la nuit précédente; à l'effort physique que nécessitait le maniement de mon traîneau venait s'ajouter le souci constant de ne pas m'écarter de la piste. Lorsqu'enfin je me décidai à camper, ce ne fut que pour quelques heures. Je me rendais compte, en effet, que tout le *pack* se mouvait lentement et que notre piste était en train d'être interrompue à tout moment par de nouvelles digues ou par de nouveaux canaux. Il en résultait que le retour allait être au moins aussi lent et aussi laborieux que l'aller.

Les étapes suivantes furent à peu près pareilles à la dernière. En franchissant un canal, je faillis perdre deux traîneaux et leurs attelages. Arrivé au « Grand Canal » comme j'avais appelé la large nappe d'eau d'où j'avais renvoyé les deux Esquimaux, je trouvai de tels changements que c'est tout au plus si je reconnus l'endroit.

A deux étapes plus loin, à partir du Grand Canal, les bouleversements de la glace avaient été tels, entre le moment où nous avions passé à l'aller et celui du retour de mes deux hommes, que ceux-ci, tout expérimentés qu'ils fussent dans tout ce qui concerne la

connaissance de la glace, s'étaient trouvés complètement désorientés. Ils avaient dû, selon toute apparence, errer au hasard, pendant au moins vingt-quatre heures avant de retrouver la piste. Depuis leur passage de nouveaux changements s'étaient produits, de sorte qu'il me parut préférable de me guider par ma boussole pour regagner la terre et que je traçai une piste nouvelle. Au cours de l'étape suivante, je retrouvai l'ancienne.

Le 26, de grand matin, nous atteignîmes l'avant-dernier *igloo*, au nord du cap Hécla. Nous y campâmes par une tourmente de neige violente qui nous y retint pendant toute la journée du 27 et du 28. Nous repartîmes enfin le 29, par un brouillard des plus épais, résolus, coûte que coûte, à nous ouvrir un chemin en droite ligne vers la côte, en nous guidant par la boussole. Malgré la neige profonde et la glace accidentée, n'évitant des chutes constantes que grâce à l'avertissement fourni par les chiens qui nous précédaient, on finit par atteindre la côte, après une étape longue et fatigante. La zone de jeune glace, qui régnait jadis le long du rivage, avait disparu par suite de pressions successives qui avaient soulevé des digues confuses et des amoncellements de glaçons irréguliers.

Le *floe* sur lequel nous avions campé à l'aller s'était fendu en deux, et la crevasse ainsi formée passait au milieu de notre *igloo*, dont les deux moitiés semblaient se regarder par-dessus l'abîme. Cette étape avait épuisé deux de mes chiens; trois ou quatre autres n'en

avaient évidemment plus pour longtemps. Nous ne nous rendîmes compte nous-mêmes de l'excès de notre fatigue qu'une fois arrivés. Le temps chaud et brumeux, venant s'ajouter aux efforts soutenus de la dernière étape avait fait baisser notre thermomètre physique de plusieurs degrés.

Comme cette fois nos traîneaux étaient bien moins chargés, je me décidai à tenter le raccourci par l'isthme de la presqu'île Fielden, et cette nuit-là je campai sous le vent de View Point. Quatre étapes nous menèrent ensuite au fort Conger, où nous restâmes trois jours pour sécher nos vêtements, réparer nos traîneaux, et donner à nos chiens un repos dont ils avaient le plus grand besoin.

Je quittai le fort Conger le 6 mai et je gagnai le port Payer le 17, en onze étapes. Quelques jours plus tard, j'allai compléter le relevé des parties intérieures de la côte de la baie Dobbin, travail qui me retint une dizaine de jours.

J'avais projeté pour le mois de juin une petite expédition vers l'intérieur de la baie Buchanan et la côte occidentale de la Terre d'Ellesmere. Je dus renoncer à ce voyage par suite de l'étendue d'eau libre qui s'était formée dans ces parages. Le reste du temps se passa donc à chasser assidûment afin de nous procurer une provision de viande pour l'hiver, au cas où il ne viendrait pas de navire.

Le 5 août, le nouveau *Windward*, envoyé par le Club, et m'amenant Mme Peary et ma fillette, entra

dans le port. On embarqua au plus vite hommes et provisions et il repartit aussitôt pour traverser le détroit. Arrivé sur la côte du Groenland, je débarquai mes fidèles Esquimaux. Je consacrai une huitaine de jours à leur procurer un nombre suffisant de morses pour leur permettre de passer l'hiver sans avoir à craindre de souffrir de la faim; après quoi le *Windward* prit la direction du midi.

Le 17 septembre, après un voyage où ne se produisit aucun incident digne d'être rappelé, j'arrivai à Sydney, Cap Breton, où j'eus le plaisir de trouver le secrétaire du Club, M. Bridgman, auquel je remis un rapport sommaire de mes faits et gestes pendant l'année qui venait de s'écouler.



CHAPITRE XIV

LE VAPEUR ARCTIQUE "ROOSEVELT"

La Norvège, l'Écosse, l'Amérique, pays constructeurs de navires arctiques. ‖ Discussion des dimensions, forme, etc., des navires arctiques. ‖ Comparaison entre divers : « Fram », « Gauss », « Discovery », etc. ‖ Le navire arctique n'est pas un brise-glace : son vrai role. ‖ Plan et construction du « Roosevelt ». ‖ Son adaptation a la route américaine. ‖ Sa machinerie ; particularités remarquables ; son gréement.

❧ ❧ ❧

Lorsqu'on envisage, d'une façon générale, la question d'un navire destiné à naviguer dans les glaces arctiques ou antarctiques, la première considération qui s'impose à toute personne, tant soit peu au courant de cette navigation, est que les dimensions du bâtiment doivent être aussi restreintes que le permet la nécessité de transporter le personnel de l'expédition, les vivres, les effets d'équipement et le charbon nécessaire. La raison en est facile à comprendre. Plus un navire est petit, plus il est résistant et plus il est facile à manier.

Que si l'on cherche à se rendre compte de ce qui a été fait jusqu'ici dans cet ordre de choses, on s'aperçoit tout de suite qu'à peu près tous les bâtiments destinés

à naviguer dans les glaces ont été construits, soit en Écosse, soit aux États-Unis, soit en Norvège en vue de la pêche de la baleine ou du phoque.

Les glaces rencontrées par les Norvégiens et les Américains se présentent sous la forme de *floes* ou de glaçons brisés, entraînés par la dérive dans une mer ouverte et entre lesquels les navires doivent se faufiler de leur mieux.

Les baleiniers écossais, au contraire, se trouvent d'abord en présence d'une nappe presque uniforme de glace formée pendant un seul hiver et, une fois cette barrière franchie, d'une glace compacte resserrée dans des passes étroites entourées de terres, bien connues pour les forts courants qu'on y rencontre, et dont la direction est opposée à celle que suivent les baleiniers.

Ces considérations ont fait dire à un auteur que les baleiniers américains se servent de leur vapeur pour éviter la glace, au lieu que les Écossais emploient la leur pour essayer d'y pénétrer et de la franchir.

En comparant les bâtiments actuels faisant partie de flottes de baleiniers norvégiens, écossais ou américains, on constate que la proportion moyenne entre la largeur et la longueur de ces navires est à peu près la suivante :

	Larg.		Long.
	—		—
Norvégiens	1	:	4,7
Écossais	1	:	5,75
Américains	1	:	4,5

On voit que les Norvégiens et les Américains s'en tiennent au modèle des anciens voiliers. La proportion moyenne pour nos goélettes modernes construites à Bath est de 1 à 4,75.

Les Écossais, au contraire, préfèrent un modèle plus fin. Cette préférence se base sur une expérience de plus de 125 ans, et sur les résultats obtenus par des marins et des constructeurs avisés, qui n'ignorent point que c'est le meilleur navire qui donne les meilleurs dividendes. Comme, d'autre part, les mers où a été acquise cette expérience sont précisément celles où doit naviguer le bâtiment projeté, le modèle écossais était clairement le plus convenable pour servir de base à nos études.

La question des dimensions à donner au navire ne se présentait pas, dans notre cas, absolument sous la même forme qu'elle avait prise pour Nansen ou pour les expéditions antarctiques anglaise et allemande. Dans ces derniers cas, étant donné que l'on avait arrêté d'avance le nombre du personnel et le temps que l'on resterait absent, ainsi que la consommation de charbon des machines, il était facile de calculer l'importance de la cargaison, et en ajoutant le poids de cette dernière à celui du bâtiment et des machines, on obtenait le déplacement voulu.

Dans le cas actuel, on crut devoir choisir à l'avance les dimensions qui répondraient le mieux aux diverses conditions qui s'imposaient et attribuer la différence entre le déplacement et le poids brut à la

cargaison, dont la plus grande partie devait être du charbon.

Les dimensions choisies furent de 154 pieds de longueur totale, sur 35 pieds de largeur. Avec un chargement complet le tirant d'eau devait être de 16 pieds, la ligne de flottaison de 166 pieds. On aurait ainsi un bâtiment à peu près aussi long, mais un peu plus large que le navire antarctique anglais, la *Discovery*. Le rapport de la largeur à la longueur serait de 1 : 5,26, modèle un peu moins fin que la moyenne écossaise, mais beaucoup plus fin que les modèles norvégiens ou américains.

Un navire pareil serait de la classe du *Terre-Neuve*, de l'*Ours*, du *Thétis* et du *Neptune*, parmi les baleiniers actuels; du *Protée* (perdu) et de la *Discovery*, consacrés aux voyages d'exploration.

Une fois la longueur et la largeur arrêtées, il fallait considérer ensuite la forme de la coque. Pour naviguer dans les régions que nous comptions explorer, un faible tirant d'eau est préférable, en ce qu'il permet au navire de s'approcher davantage de la côte, soit pour contourner un obstacle, soit pour éviter le contact de glaçons très épais, qui, de cette façon, touchent le fond avant d'arriver jusqu'à lui.

Cette condition d'un faible tirant d'eau permet encore au navire de s'enlever plus facilement lorsqu'il se trouve pincé entre deux *floes*. Plus un bâtiment s'enfonce sous l'eau, plus il lui est difficile de se tirer d'affaire en se soulevant.

On a dit avec raison que, si désirable qu'il soit de donner à la coque une forme qui lui permette de se soustraire facilement à l'étreinte de la glace, on n'avait jamais, avant le *Fram*, construit aucun navire offrant cet avantage particulier.

Dans le cas du *Fram*, comme on a pu le constater dans les deux voyages entrepris par lui, on avait tout sacrifié à cette considération, qualités de marche et aptitude à se frayer, de vive force, un chemin à travers la glace.

Étant donné le rôle auquel on le destinait, à savoir de pénétrer au milieu de la glace et de se laisser entraîner avec elle par la dérive, le *Fram* était bien compris; mais comme le disaient fort bien les architectes du navire antarctique allemand, le *Gauss*, il eût été mieux compris encore si on lui avait donné la forme d'un bol.

Contrairement à l'idée généralement reçue, le travail que doit pouvoir fournir un navire destiné à la navigation arctique, n'est pas avant tout de briser la glace formée pendant un seul hiver, comme le font, par exemple, les brise-glace canadiens et russes. A l'aller, on ne trouve guère de ces nappes de glace d'épaisseur uniforme que dans la baie de Melville, où l'on rencontre la glace d'une seule saison, et plus tard, lorsque la glace nouvelle commence à se former. Le rôle principal d'un navire arctique est de pouvoir se glisser et se faufiler entre les glaçons ou se frayer un passage au milieu d'eux de vive force, ou les con-

tourner lorsqu'ils sont d'une telle épaisseur (de 20 à 50 ou même 70 pieds) qu'il est de toute impossibilité de les entamer. Tout ce que l'on peut faire, dans ce cas, c'est évidemment de chercher à passer à côté. C'est pour cela que le puissant brise-glace russe, l'*Ermack*, n'est pas adapté à un voyage polaire, et que ce navire ne saurait entrer dans cette discussion. Cinquante *Ermack* ne suffiraient pas à entamer ces *floes* et s'il s'agissait de les contourner, l'*Ermack* ne pourrait emporter assez de charbon pour lui permettre de parcourir la moitié de la distance voulue pour arriver jusqu'au pôle.

Pour en revenir à la forme de la coque, on a donc vu que dans le cas du *Fram*, on avait tout sacrifié pour avoir la certitude qu'il se soulèverait aisément lorsqu'il serait soumis à une pression. Dans le *Gauss* qui est un *Fram* modifié, tout en conservant la largeur (36 pieds) de l'original, on a donné au navire une longueur plus grande pour qu'il fût plus capable de faire le long voyage depuis l'Allemagne jusqu'au cercle antarctique. Le rapport de sa largeur et de sa longueur est de 1 : 4,25, tandis que pour le *Fram* ce rapport est de 1 : 3,25. Par contre, le tirant d'eau du *Gauss*, 19 pieds, est excessif.

Comme je le disais plus haut, un fort tirant d'eau est un désavantage dans les régions glaciales, et chaque pied ajouté à la largeur du navire rend impraticable des canaux dont il aurait autrement pu profiter, nécessite une force motrice plus grande, et ajoute à la difficulté de

se frayer un passage à travers les banquises ouvertes.

La *Discovery* anglaise est construite sur le modèle des baleiniers écossais avec une largeur un peu plus grande, de 1 : 5,27. Son tirant d'eau est un peu moins considérable que celui des baleiniers. Elle n'a pas été bâtie de manière à s'enlever pour se dérober aux pressions, mais bien, à l'encontre du *Fram* et du *Gauss*, pour se tailler un passage à travers la glace à coups d'éperon.

Le modèle adopté pour le *Roosevelt* devait réunir ces différents avantages en lui permettant de s'enlever sous les pressions, d'être assez court pour pouvoir se manier facilement, et assez solide pour s'ouvrir d'une manière efficace et continue un passage à travers la glace épaisse.

Pour répondre à ces diverses nécessités on adopta les dispositions suivantes :

Afin de permettre au bâtiment de s'enlever sous la pression, il reçut une armature d'acier sur les côtés, des petits fonds en pente raide, un plancher presque horizontal afin d'éviter qu'il donnât de la bande en se soulevant, quille rase, étrave élancée, arrière évasé (détail nouveau). Pour se frayer un passage à travers les banquises ouvertes, l'avant allait en s'amincissant comme un coin de bûcheron, l'arrière au contraire était arrondi pour empêcher la glace d'endommager l'hélice. Pour entamer et briser la glace, l'étrave, très élancée, était renforcée par des plaques d'acier.

D'après cette description sommaire, on verra que

si la forme de la coque comprenait les dispositions les plus avantageuses des modèles précédents, elle ne s'en écartait pas autant que le *Fram* et le *Gauss*, mais en constituait tout simplement une modification, imaginée dans le but de répondre à certains besoins spéciaux.

Au point de vue de la force motrice, au contraire, on s'écarta complètement de la pratique courante adoptée pour les navires d'exploration arctique et l'on suivit celle des bâtiments de commerce.

Jusqu'ici, les navires destinés à naviguer dans les régions polaires étaient gréés avant tout en voiliers, la vapeur ne jouant qu'un rôle secondaire; les machines qu'on leur donnait étaient même souvent d'une puissance dérisoire. Le but qu'on se proposait était d'économiser le charbon, de permettre ainsi à ces bâtiments de parcourir de grandes distances à une allure lente et de faire au besoin des voyages de plusieurs années.

Le *Roosevelt* est un vapeur puissant, muni de chaudières et de machines aussi grandes qu'il peut en contenir, et ne disposant par contre que d'une voilure peu importante. Je suis persuadé que c'est là le principe de construction qui s'impose, si l'on veut avoir un navire capable de donner les meilleurs résultats.

Cette méthode convient tout particulièrement à la route préconisée par les Américains, celle du détroit de Smith, lequel présente l'avantage d'une côte à suivre où l'on peut établir à l'avance des dépôts de charbon, et même s'en procurer, chemin faisant, à cer-

tains endroits. Les principaux obstacles se trouvent réunis dans un espace de quelques centaines de milles de navigation au milieu de glaces épaisses.

Le *Roosevelt* était muni de machines capables de développer une force de mille chevaux. Elles étaient du type Compound et actionnaient une seule hélice de onze pieds de diamètre. La vapeur leur était fournie par deux chaudières tubulaires et par une chaudière écossaise. Sa voilure consiste en un gréement américain de goélette à trois mâts. Ce gréement a l'avantage d'être léger, et il ne faut pas oublier que chaque kilogramme économisé sur le poids du gréement équivaut à un supplément de charbon dans les soutes. Il n'offre pas grande prise au vent debout, tout en suffisant à aider considérablement les machines, lorsqu'il souffle un vent favorable, et à permettre au besoin de ramener le navire à l'aide du vent, si le charbon vient à manquer.

Quant à la construction, la coque doit être assez forte pour résister sans se déformer à la terrible pression des *floes*, jusqu'à ce que le navire, en s'enlevant, échappe à la pression ; assez forte pour n'être ni faussée ni endommagée si le navire n'est soutenu que par les deux extrémités de la quille, ou par le milieu ou qu'il repose de flanc sur la banquise pendant la convulsion des *floes* ; assez forte, enfin, pour permettre au navire de donner de l'avant, au besoin pendant des heures, contre la glace, sans que les sutures ni les attaches en souffrent.

LE VAPEUR ARCTIQUE : « ROOSEVELT »

C'est une erreur très répandue de croire que l'acier convienne beaucoup pour la construction d'un navire arctique. Une coque en acier, bien que forte en elle-même, est particulièrement vulnérable au contact des aspérités rugueuses de l'épaisse glace arctique.

L'élasticité, la résistance d'une épaisse coque en bois sont indispensables pour la navigation polaire. Mais on peut garnir extérieurement le bordage de plaques d'acier, pour permettre au navire d'échapper plus facilement à l'étreinte de la glace. A l'intérieur du bâtiment on peut utiliser la méthode mixte pour réduire le poids tout en ajoutant à la solidité structurale, sans en diminuer la rigidité.

Pour assurer un surcroît de force, la charpente du *Roosevelt* est triple, la quille, la carlingue et l'étambot de construction massive; le bordage est double; les bans du pont sont plus rapprochés et plus épais qu'à l'ordinaire, ainsi que ceux de l'entrepont, qui se trouvent au-dessous de la flottaison. Des étais supplémentaires fixés dans les petits fonds, des pièces de bois solides plantées dans la carlingue, des armatures de fer à la jonction des ponts et du bordage, ainsi que sur les bans, enfin des cloisons transversales ajoutent à la solidité générale du navire.

Pour obtenir une légèreté plus grande, on a supprimé les boiseries intérieures; la mâture et le gréement sont le moins pesants possible.

La quille, la fausse quille et la carlingue sont en chêne et forment pour le navire une armature rigide de

six pieds de haut. L'étrave, l'étambot et l'arbre porte-hélice sont également en chêne massif. L'étrave a une longueur de sept à dix pieds, pour recevoir les chocs quand le navire attaque la banquise. La charpente, elle aussi, est en chêne; les membrures sont presque juxtaposées et se composent chacune de trois épaisseurs de bois reliées par des chevilles pour en augmenter la résistance. Le bordage est double, en pitchpin à l'intérieur et en chêne à l'extérieur.

Les flancs ont de cinquante à soixante-cinq centimètres d'épaisseur. Pour éviter qu'ils ne soient défoncés, malgré leur force de résistance, ils sont renforcés par des bans épais, plus rapprochés que d'habitude; un peu au-dessous de la flottaison une rangée inférieure de bans épais forme avec des tiges d'acier, des pièces de bois transversales et des étais appuyés aux flancs et aux petits fonds des drosses solides, espacées à des intervalles de quatre pieds sur toute la longueur du navire.

En installant sur le pont le personnel de l'expédition, dans des logements de construction légère, ce qui est la meilleure disposition à tous les points de vue, on a pu augmenter le nombre de ces drosses dans des proportions inconnues jusqu'ici. L'intérieur de l'avant, qui est au navire ce qu'était le ceste au gladiateur ancien, est bourré de fer et de bois autant qu'il en peut contenir.

L'arrière, comme l'avant, est blindé de fer et l'étambot, qui est le talon d'Achille du navire arctique,

est d'une construction extrêmement massive. Le gouvernail est disposé de manière à ce que l'on puisse facilement le hisser sur le pont s'il en est besoin pour l'abriter contre la glace. L'hélice, qui est exceptionnellement solide, peut fonctionner à volonté avec deux ailerons ou avec quatre. Sur le pont sont installés des appareils puissants tels que des cabestans à vapeur, manivelles, etc. qui permettent de touer le navire s'il se trouve dans une position dangereuse ou de le renflouer s'il échoue.

L'idée maîtresse du plan du navire est d'abord que toute la puissance, la force, le poids, la capacité se trouvent au-dessous du grand pont et que tout ce qui est au-dessus — roufs, bastingages, mâture, voiles, gréement, canots et équipement — soit aussi léger que possible, afin de pouvoir loger plus de charbon dans la cale et, en second lieu, de ne pas dépenser un seul dollar en aménagements ou en ornements, mais de tout consacrer à ajouter à la puissance et à l'efficacité du bâtiment.

La quille du *Roosevelt* fut posée le 15 octobre 1904 dans les chantiers de MM. Mekay et Dix à Bucksport, dans le Maine, et le lancement eut lieu le 23 mars 1905.

Comme le navire commençait à glisser sur les étais, Mme Peary brisa contre l'armature en acier de la quille un bloc de glace contenant une bouteille de champagne et le baptisa du nom de *Roosevelt*.

L'installation des machines fut commencée deux

jours plus tard à Portland, dans le Maine, et à peu près terminée en moins de deux mois.

Les dimensions officielles du navire sont les suivantes : longueur, 184 pieds ; largeur, 35 pieds et demi ; profondeur, 16,2 pieds ; tonnage brut, 614 tonnes ; déplacement maximum avec chargement complet, envi-viron 1 500 tonnes.

La quille, la carlingue principale, l'étrave et l'étambot ainsi que les membrures, le plat-bord et le gabord sont en chêne blanc. Les bans, les carlingues secondaires, les emboîtures du pont, le plafond et le bordage intérieur en pitchpin. Le bordage extérieur est en chêne blanc, le plancher du pont en pin de l'Orégon.

Le plafond et le bordé extérieur en chêne blanc sont boulonnés sur les bords, depuis l'étrave jusqu'à l'arrière et du plat-bord au gabord. Les attaches consistent en chevilles en fer galvanisé traversant de part en part les deux bordages et les membrures, et sont rivées sur des rondelles à l'intérieur du plafond.

Les particularités spéciales du navire sont les suivantes :

Comme coupe, une étrave particulièrement élancée en avant en forme de coin; plancher plat relevé brusquement sur les bords, ce qui a pour effet d'empêcher que la glace ait prise sur les flancs; bande arrondie et arrière évasé pour protéger l'hélice du contact de la glace, étambot très incliné.

Comme construction, le système particulier d'attaches noté ci-dessus; disposition inusitée et massive

des bans, grande résistance aux pressions communiquées aux flancs du navire par les étais; emploi de tiges d'acier munies d'un pas de vis pour consolider les attaches; développement des bans de l'entrepont sur la flottaison; plafond s'étendant sans interruption depuis la carlingue secondaire jusqu'aux emboîtures du grand pont; remplissage presque massif de l'avant dans la partie qui reçoit le choc de la glace; renforcement inusité de l'étambot pour éviter qu'il soit tordu par la glace; emploi d'un gouvernail qui peut se hisser sur le pont pour être mis à l'abri en cas de danger de contact avec la glace; blindage de l'étrave et de l'avant au moyen d'épaisses plaques d'acier; protection du bordé extérieur par un doublage de bois dur de quatre centimètres et demi d'épaisseur.

Comme gréement : mâts d'une seule pièce; beaupré très court, pouvant se rentrer lorsque le bâtiment navigue au milieu de glaçons d'une hauteur considérable; gréement en goélette à trois mâts avec grandes voiles d'étai. Le *Roosevelt* comporte quatorze voiles, grandes et petites comprises, la surface de sa voilure est un peu moindre que celle d'une goélette à trois mâts ordinaire de mêmes dimensions.

Comme machines : une machine Compound de construction massive; arbre de couche en acier forgé, tout particulièrement solide, d'un diamètre d'un peu plus de 40 centimètres; hélice puissante d'un diamètre de 11 pieds, à ailerons d'une surface considérable, pouvant se détacher en cas d'accident; batterie de

trois chaudières; dispositif permettant de faire passer de la vapeur surchauffée dans le cylindre à pression basse, afin d'augmenter considérablement la force motrice pendant un temps limité; cheminée à forme ellipsoïde comme celles des croiseurs, pour réduire la résistance au vent.

Matériaux et main-d'œuvre sont de toute première qualité et l'expérience a confirmé nos prévisions et démontré que le *Roosevelt* est le meilleur navire qui ait été construit en vue de la navigation arctique.



CHAPITRE XV

MES AMIS LES ESQUIMAUX

D'OU SORTENT-ILS? || CURIEUX, BAVARDS ET GESTICULANTS. || ADROITS D'AILLEURS. || NI ÉGLISE, NI ÉCOLE, NI GOUVERNEMENT. || FILLES ET FILS DE FAMILLE. || ASTRONOMIE PITTORESQUE. || LE RIRE EN PAYS ESQUIMAU. || ARCHITECTURE SOMMAIRE. || VIE COURTE, MAIS PAS TRÈS BONNE. || HOSPITALITÉ ÉCOSSAISE. || UN SOCIALISME BON ENFANT. || MORALITÉ DOUTEUSE. SALETÉ INDISCUTABLE. || CÉRÉMONIES, SPORTS ET DISTRACTIONS. || LEUR ROLE ICI-BAS.

De bonnes figures rondes, pleines d'expression quoi qu'on en dise, la peau bronzée, les yeux vifs et perçants, de longs cheveux noirs; simples et honnêtes habitants d'un désert de glace, parfois renfrognés, tribu nomade et vagabonde; tels sont les Esquimaux, mes enfants d'adoption.

Personne ne connaît vraiment leur origine. Leur type semble confirmer la théorie de sir Clement Markham, le distingué président de la Société royale de Géographie de Londres, à savoir qu'ils descendent d'une ancienne peuplade sibérienne, celle des Onkilons. Plusieurs d'entre eux ont des traits mongols accentués.

Ce qui frappe tout d'abord chez eux, c'est leur curiosité. Le docteur Hayes rapporte le cas d'une

femme qui s'était exposée à une température de 43 degrés de froid et au danger d'être surprise par une tempête; avait parcouru quarante milles sur un chemin si raboteux qu'elle avait dû à tout moment descendre de son traîneau et cheminer à pied; tout cela en portant son enfant avec elle; et pourquoi? Uniquement par curiosité, afin de voir les hommes blancs, leur *igloo* et leurs étranges trésors.

Qu'on se figure donc l'émotion causée par l'arrivée d'une caisse, qui dans une communauté civilisée serait probablement regardée comme ne contenant que des objets de rebut. Aux yeux des naïfs Esquimaux, elle se transforme en grotte féerique contenant les plus précieux trésors qu'il soit possible de rêver. Avec la curiosité d'un renard chacun s'approche. On touche, on palpe et on examine les objets, un à un, à mesure qu'on les retire de la caisse. Plus tard, lorsque les commères du village se réunissent pour échanger leurs impressions, nous écoutons les commentaires à perte de vue de Marianne et de Megipsu, au sujet des richesses du koblunah (homme blanc).

Dans un pays où hommes, femmes et enfants vivent dans un état d'isolement complet, où la végétation, les minéraux et même un produit aussi répandu que le sel sont absolument inconnus, le talent d'imitation des habitants ne peut être que conjectural. Cependant, lorsqu'ils se sont trouvés en contact avec les membres de mes expéditions, les Esquimaux ont fait preuve des merveilleuses qualités d'imitation et d'adaptation des

Orientaux. Donnez-leur comme modèle un fusil, une hachette ou un couteau, ils le reproduiront en miniature, taillé dans un os de morse, avec une fidélité, une exactitude des plus étonnantes, si l'on considère le caractère primitif des outils dont ils disposent et leur manque de pratique. Ils apprennent vite et facilement à se servir des outils du charpentier et du forgeron.

Les Esquimaux se soucient peu d'apprendre l'usage de notre langue. Le fait est que le milieu sauvage où ils vivent, la lutte constante qu'ils ont à soutenir pour l'existence ne les portent guère à s'occuper d'études quelconques en dehors du strict nécessaire. Cependant, quelques membres de la tribu apprirent à se servir de l'alphabet, des nombres et de quelques mots faciles. Semblables en cela à certains perroquets, ces élèves témoignaient une facilité parfois embarrassante à se rappeler les gros mots dont se servent volontiers les matelots. Mais quant à se donner le mal d'apprendre l'anglais pour avoir un moyen commode de communiquer avec nous, leur bon sens leur disait qu'il était beaucoup plus simple que nous apprissions leur langue.

Le langage se compose d'un grand nombre de préfixes et de suffixes compliqués et de plusieurs centaines peut-être de radicaux. D'esprit naturellement vif, ils n'éprouvent aucune difficulté à s'exprimer, et pendant qu'ils parlent, les traits et tout le corps entrent en jeu. J'ai souvent été frappé de l'animation remarquable de leurs yeux, du frémissement subit de leurs

lèvres, des mouvements animés ou lents de leurs bras ou de leurs jambes, quand ils racontent une histoire. C'est ainsi que les Esquimaux éveillent l'intérêt de leur auditoire et le retiennent par leur débit naturellement dramatique.

Est-il nécessaire de le dire? Dans les régions arctiques comme dans toutes les autres parties du monde, la femme a la réputation d'être loquace. C'est elle qui a toujours « le dernier mot ».

Les églises, les écoles et le gouvernement sont choses inconnues. Néanmoins dans chaque famille un système d'éducation parfait existe pour le plus grand bien de la jeune génération : dès l'âge le plus tendre, les garçons apprennent à manier et à lancer le harpon; un peu plus tard ils s'exercent à atteler les chiens aux traîneaux; et lorsqu'ils atteignent l'âge de douze ans, on les mène à la chasse aux morses pour leur apprendre à devenir des hommes.

Les mères ne perdent pas de temps pour enseigner à leurs filles à remplir les devoirs d'une bonne épouse. Les qualités de la ménagère s'exercent aussi soigneusement, toutes proportions gardées, que dans un intérieur civilisé. La tendre maman dépense à initier son enfant aux travaux de couture autant de patience qu'en montra jamais Grisélidis. A quatorze ans, ou même plus tôt, la jeune fille est prête pour le mariage.

Pendant les quinze ans où j'ai fréquenté les Esquimaux, je n'ai guère remarqué chez eux la sauvage traîtrise dont on a parlé si souvent. Bien au contraire, ces

gens vous servent avec un dévouement au-dessus de tout éloge. Il est vrai qu'au début de nos expéditions ils étaient disposés à se moquer de la difficulté que nous éprouvions à nous adapter aux conditions de leur pays, mais après qu'on leur eut expliqué l'usage du compas et de nos autres instruments, leurs rires se changèrent en expressions d'étonnement et d'admiration.

La position du soleil et le mouvement des étoiles sont, pour les Esquimaux, les signes par lesquels ils mesurent le temps et les distances. On voit donc que leurs notions d'astronomie ne manquent pas de netteté, bien qu'elles soient nécessairement assez bornées. Ils voient dans la Grande Ourse un troupeau de rennes; les trois étoiles en triangle de Cassiopée sont trois pierres sur lesquelles repose une lampe céleste en pierre. Les Pléiades sont une meute de chiens à la poursuite d'un ours; les trois brillants de la ceinture d'Orion sont des marches taillées dans un banc de neige escarpé par quelque Esquimau pour pouvoir grimper jusqu'au sommet; les Jumeaux sont les deux pierres au seuil d'un *igloo*; Arcturus et Aldebaran sont des personnages; la lune et le soleil sont une jeune fille et l'amant qui la poursuit. Moins observateurs que les Arabes, ils n'ont pas remarqué qu'une certaine étoile est le centre autour duquel toutes les autres tournent; ils ne font pas de différence pour les planètes, qu'ils considèrent simplement comme de grandes étoiles. Cela tient probablement à ce qu'ils n'ont que trois mois de l'année pour observer le mouvement des astres.

Dans leurs rapports avec leurs congénères, la ponctualité est une qualité peu prisée. Néanmoins, j'ai toujours trouvé que je pouvais me fier absolument, sous ce rapport, à ceux d'entre eux qui constituent ma « vieille garde ». Lorsque je leur avais recommandé d'être prêts à tel moment — mettons le lendemain matin au lever du soleil — je pouvais compter que je trouverais les traîneaux dûment arrimés et toutes les dispositions prises avec la plus grande exactitude.

Le sentiment du comique est très développé chez les Esquimaux : on le voit aux sobriquets qu'ils se donnent entre eux, et surtout à ceux qu'ils donnent aux blancs; on le voit aussi à leurs dessins. Si primitifs que soient ces derniers, ils ne laissent subsister aucun doute quant à la personnalité de la personne visée : les jambes tortues, les nez crochus, les ventres rebondis font la joie des artistes locaux, qui les reproduisent en les exagérant.

Ils sont très adroits comme sculpteurs : à voir les minuscules dents de morses travaillées par eux et longues de moins d'un centimètre, on pense tout de suite aux travaux du même genre exécutés par les Chinois et les Japonais.

Malgré leur adresse à fabriquer ces ornements, les Esquimaux estiment peu les colifichets pour leur usage personnel. Nous souvenant des récits faits au sujet des Indiens par le capitaine John Smith, nous avions emporté, lors de nos premiers voyages, des bracelets, des verroteries et des bagues, dans l'idée qu'ils leur

plairaient. Tout ce qu'on peut dire, c'est que les Esquimaux nous furent reconnaissants de notre bonne intention. Aucune de leurs femmes ne les porta; aucune ne parut y tenir beaucoup. De temps à autre elles les décrochaient du mur où ils pendaient depuis quelque temps déjà, et les examinaient avec une certaine curiosité. Mais quant à s'en parer, jamais une telle preuve de vanité ne leur serait venue à l'esprit.

Les *tupiks* (tentes) et les *igloos* sont tous construits sur le même modèle. La demeure de l'un ne se distingue de celles des autres que par le plus ou moins d'adresse dont a fait preuve celui qui l'a construite.

Jamais on n'entend parler de duels ni de batailles. Depuis le temps que j'ai affaire à eux, je n'ai connaissance que d'un seul cas de meurtre.

Les Esquimaux dépassent rarement la soixantaine; les principales causes de mort sont les maladies des poumons et des bronches.

Il existe parmi eux une forme d'hystérie connue sous le nom de *piblocto*; c'est le même nom qu'ils donnent à l'espèce de folie bien connue qui s'empare de leurs chiens. Les femmes y sont plus sujettes que les hommes; pendant les accès, le malade rejette toute espèce de vêtements et se démène comme un forcené.

Une crise de *piblocto* dure de 5 à 30 minutes, quelquefois davantage. Quand elle survient à l'intérieur d'une hutte, les autres occupants n'ont pas l'air d'y prêter grande attention, ni de se tourmenter beaucoup

des excentricités du malade. Ce n'est que si ce dernier fait mine de vouloir sortir que l'on a recours à la force pour le retenir.

Ils n'usent ni d'alcool ni d'autres boissons artificielles. Jamais ils ne se livrent à aucun excès, à moins qu'on applique ce terme à la satisfaction du robuste appétit qui est une des conditions inséparables de leur existence. Par contre, ils supportent assez facilement la faim; leur corps dodu semble jouer, sous ce rapport, le même rôle que la bosse du chameau.

Leur générosité et leur manière d'exercer l'hospitalité sont caractéristiques. La pauvreté et la richesse individuelles sont inconnues dans l'extrême-nord; la coutume invariable veut que la tribu partage le butin, lorsqu'un de ses membres a été particulièrement heureux à la chasse. C'est ce sentiment de bonne camaraderie qui préserve la race. Sous d'autres rapports, chaque famille est pour ainsi dire indépendante des autres. Chacun pour soi exerce tous les métiers.

D'une façon générale, aucune famille n'habite le même endroit plus de deux ans de suite. A cela il y a plusieurs raisons, la plus importante peut être l'esprit naturellement inquiet qui les anime. Les Esquimaux se rendent compte, plus nettement qu'aucun autre peuple, que ce n'est pas la possession, mais la poursuite des biens de ce monde qui procure à l'homme des jouissances et le sentiment de la puissance. Puis il y a le désir de changer de nourriture : un régime prolongé de viande d'ours finit par leur inspirer la même répu-

gnance que le biscuit de mer inspire aux marins. La rareté du gibier est une autre considération; après une campagne de chasse de plusieurs mois de durée, les vivres finissent par manquer; il ne reste qu'à aller s'établir plus loin.

La chair du phoque constitue la nourriture principale des Esquimaux. Le phoque est aussi leur ressource la plus précieuse en ce qu'il leur fournit la matière première de leurs vêtements, de leurs bottes, de leurs tentes, de leurs lignes à harpons; il leur donne la chaleur, la lumière et la nourriture pour leurs chiens. L'hiver est escompté aussi soigneusement sous les hautes latitudes que dans n'importe quelle communauté civilisée; les Esquimaux modèrent leur appétit pendant les trois mois d'hivernage selon les provisions qu'ils ont su se procurer.

On est désagréablement impressionné par leur indifférence absolue aux soins de propreté les plus élémentaires. Ces primitifs n'arrivent pas à comprendre que l'homme ait besoin de se laver pour être à son aise. Lorsqu'ils nous virent faire usage de brosses à dents ce fut le comble. Fallait-il que nous fussions une peuplade malpropre! « Si nous n'avons pas la bouche propre que peut-il y avoir de propre en nous? » La révolte de l'innocence outragée s'est-elle jamais exprimée dans un langage plus sobre?

A l'eau même qui va servir à apprêter un repas de viande de morse, il n'est pas rare de voir se mêler les gouttes d'un liquide graisseux tombant des habits sus-

pendus au-dessus de la marmite ; parfois aussi, stimulée par la présence d'êtres civilisés, la bonne ménagère choisira ce moment pour s'y laver les mains.

Il ne faut pas espérer arriver jamais à civiliser ces gens-là d'une façon permanente ; tant que nous sommes avec eux, ils semblent faire quelques progrès ; mais aussitôt qu'on les quitte, la civilisation — et l'usage du peigne — sont bien vite oubliés.

« Le Seigneur nous préserve d'avoir beaucoup d'enfants et peu de pain ! » Telle paraît devoir être la prière des Esquimaux, car dans aucune famille on ne trouve plus de six enfants. Quoique ne manquant pas de tempérament, ils ne sont pas prolifiques. Les femmes n'arrivent à l'âge de puberté ni très tôt ni très tard ; mais, d'après ce qu'elles disent, elles ont rarement un enfant moins de trois ans après et je suis disposé à croire qu'il doit en être ainsi.

Comme les femmes sont beaucoup moins nombreuses que les hommes, elles sont très recherchées en mariage et les jeunes filles se marient souvent alors qu'elles sont encore aussi plates et aussi anguleuses que des garçons.

Quant aux mœurs, les Esquimaux occupent un niveau assez bas, du moins selon nos idées. La femme est la propriété du mari, tout comme un traîneau ou une barque. Comme ces derniers elle peut se vendre, s'échanger, s'emprunter et se prêter. Il faut cependant leur rendre cette justice que, tout comme les vieillards et les infirmes, les enfants de la tribu sont bien soignés

ÉTUDE DE BRONZE : TYPE DE FEMME ESQUIMAUDE.



Pl. 16, page 304.

et que leurs parents ont pour eux la plus vive affection.

Il semble qu'il n'y ait aucune cérémonie religieuse pour le mariage ; il n'y en a certainement aucune lors d'une naissance. Les fiançailles sont souvent conclues par les parents alors que leurs enfants sont encore tout jeunes.

Comme la jeune fille est en état de se marier beaucoup plus tôt que le garçon, il arrive parfois qu'un veuf se l'approprie avant que son fiancé soit d'âge à l'épouser. Cet état de choses peut subsister définitivement, ou bien le fiancé peut la réclamer lorsqu'il est assez âgé ; c'est une question qui se règle à l'amiable.

On voit souvent de jeunes mariés changer plusieurs fois de femme ou de mari pendant les deux premières années, jusqu'à ce que chaque couple soit parfaitement assorti ; après quoi l'union est à peu près permanente, sauf pendant des périodes temporaires où un échange de femmes pourra s'effectuer entre deux maris ou bien la femme être prêtée à un ami.

La maternité et les troubles inhérents à leur sexe ne gênent guère plus les femmes que si elles étaient des animaux.

Les hommes meurent surtout de mort violente. Un *kayak* (canot) vient à capoter et celui qui le monte est précipité dans l'eau glacée. Un chasseur harponne sur la glace un morse ou un phoque à barbe, il a une jambe ou un bras pris dans la corde et l'énorme animal l'entraîne au fond de la mer. Un *iceberg* se renverse

sur lui au moment où il passe à côté; un rocher ou une avalanche l'écrase en tombant du haut des falaises. Un ours le blesse mortellement d'un coup de patte. Et ainsi de suite. Il est arrivé quelquefois, dans le passé, qu'un village entier ait été décimé par la faim.

A la mort d'un homme ou d'une femme, le cadavre, complètement vêtu, est étendu sur le dos, sur une ou deux peaux ; quelques vêtements de rechange sont posés sur lui, et par-dessus le tout on dispose une nouvelle peau. Pour protéger le corps contre les chiens, les renards et les corbeaux, on le recouvre d'un petit édifice de pierres sèches; à côté du tombeau on place une lampe avec un peu de graisse de baleine ou de morse. S'il s'agit d'un homme, on ajoute son traîneau et son *kayak*, et l'on étrangle ses chiens favoris, attelés au traîneau, pour l'accompagner dans l'autre monde. Si c'est une femme qui est morte, on place à côté du tombeau ses ustensiles de cuisine et le cadre sur lequel elle avait coutume de faire sécher les bottes et les gants fourrés de la famille. Lorsqu'elle a possédé un chien, on l'étrangle pour lui tenir compagnie, et si elle a eu un enfant en bas âge, lui aussi doit périr avec elle.

Si la mort a eu lieu dans une tente, on en enlève les montants pour permettre à la toile de s'aplatir sur le sol, où elle reste jusqu'à ce qu'elle pourrisse ou que le vent l'emporte. Jamais plus on n'en fait usage. Si la mort a eu lieu dans un *igloo*, on le quitte et on ne s'en sert plus de longtemps.

Les parents du défunt sont tenus, pendant un certain temps, d'observer plusieurs formalités en ce qui concerne les vêtements et la nourriture. Jamais on ne prononce le nom de la personne décédée ; s'il existe d'autres membres de la tribu portant le même nom, ils doivent en prendre momentanément un autre, jusqu'à la naissance d'un enfant à qui l'on puisse donner le même nom. Alors l'interdit est levé.

Ils n'ont pas, à proprement parler, de religion ; tout au plus un fatras de superstitions diverses et une vague croyance aux bons et aux mauvais esprits. Il convient d'ajouter qu'il est extrêmement malaisé d'obtenir des renseignements sûrs à ce sujet. On ne sera probablement fixé définitivement que lorsqu'un esprit chercheur aura passé cinq ou six années de sa vie au milieu d'eux, à faire comme ils font eux-mêmes, en un mot à devenir l'un d'entre eux.

Ils ont peu d'amusements. En été, les jeunes gens de la tribu s'exercent à la lutte, à soulever des poids et à une espèce de boxe primitive. En hiver, les seuls amusements sont les plaisirs intimes et les chants et improvisations des *angakoks* ou sorciers de la tribu. Tous les assistants reprennent en chœur les refrains.

Dans ces concerts qui durent parfois jusqu'au matin, une espèce de tambourin sert à accompagner les « chanteurs ». Il se compose d'une membrane empruntée au gosier d'un morse et tendue sur les cornes d'un renne. La danse n'est en honneur que parmi les habitants du midi du Groenland. Les danseurs, dont les mouvements

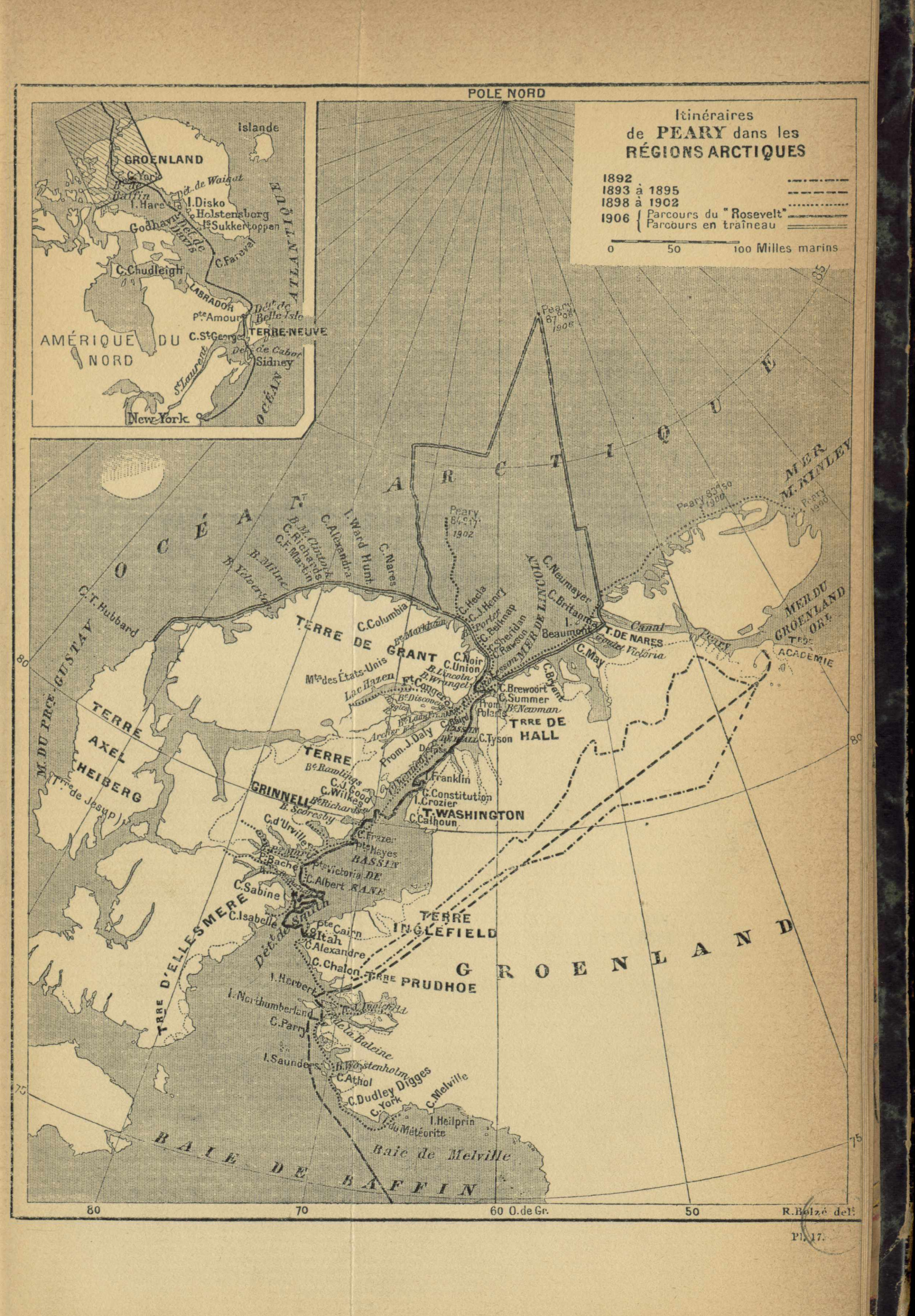
ne sont pas entravés par des vêtements, sont souvent étonnamment gracieux ; comme les nègres, ils sont infatigables.

On m'a souvent demandé : « De quel profit sont les Esquimaux pour l'humanité ? Ils vivent trop bien pour servir à des entreprises commerciales, et d'ailleurs, ils sont dépourvus d'ambition. Ils n'ont pas de littérature, ni d'art proprement dit. Comme l'ours ou le renard, ils ne tiennent à la vie que par instinct pur et simple ? »

Réponse : il ne faut pas oublier que cette peuplade courageuse et digne de toute confiance nous sera d'une grande utilité. C'est par son aide que l'humanité découvrira le Pôle Nord.






Itinéraires
de PEARY dans les
RÉGIONS ARCTIQUES
1892
1893 à 1895
1898 à 1902
1906 Parcours du "Rosevelt"
Parcours en traîneau
0 50 100 Milles marins
POLE NORD
Islande
GROENLAND
C. York
I. Disko
Holstensborg
Godhavn
C. Farewel
C. Chudleigh
LABRADOR
Dét. de Belle Isle
TERRE-NEUVE
Pte Amour
C. St George
Dét. de Cabot
Sidney
AMÉRIQUE DU NORD
New-York
OCÉAN ATLANTIQUE
OCÉAN ARCTIQUE
Peary 87° 6' 1906
Peary 84° 17' 1902
MER M. KINLEY
MER DU GROENLAND
C. T. Hubbard
TERRE DE GRANT
C. Columbia
C. Hecla
C. J. Henry
C. Nares
I. Ward Hunt
C. Neumayer
C. Britannia
T. DE NARES
Canal
Beaumont
C. May
Mts des États-Unis
Lac Hazen
Ft Conger
C. Noir
C. Union
C. Brevoort
C. Summer
Prom. Polaris
Trre DE HALL
C. Tyson
Prom. J. Daly
TERRE GRINNELL
TERRE AXEL HEIBERG
M. DU PRCE GUSTAV
Franklin
I. Crozier
C. Constitution
T. WASHINGTON
C. Calhoun
C. Frazer
C. d'Urville
Pte Hayes
BASSIN DE KANE
Pte Victoria
C. Albert
C. Sabine
C. Isabelle
Pte Cairn
Itah
C. Alexandre
C. Chalon
TERRE INGLEFIELD
Trre PRUDHOE
GROENLAND
TRRE D'ELLESMERE
I. Herbert
I. Northumberland
C. Parry
I. Saunders
C. Athol
C. Dudley Digges
C. York
C. Melville
I. Heilprin
C. du Météorite
Baie de Melville
BAIE DE BAFFIN
80
70
60 O. de Gr.
50
75
R. Belzé del.

Pl. 17.

TABLE DES GRAVURES

PLUS PRÈS DU POLE

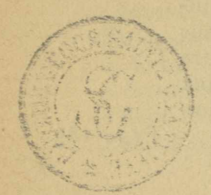




TABLE DES CHAPITRES

TABLE DES CHAPITRES

PLUS PRÈS DU POLE





IMPRIMERIE F. SCHMIDT, PARIS-MONTROUGE.

